

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► B ► M3 REGULAMENTUL (CE) NR. 595/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 18 iunie 2009

privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE ◀

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 188, 18.7.2009, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011	L 167	1	25.6.2011
► <u>M2</u>	Regulamentul (UE) nr. 133/2014 al Comisiei din 31 ianuarie 2014	L 47	1	18.2.2014
► <u>M3</u>	Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018	L 151	1	14.6.2018
► <u>M4</u>	Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019	L 198	202	25.7.2019

rectificat prin:

► C1 Rectificare, JO L 200, 31.7.2009, p. 52 (595/2009)

▼ B▼ M3

REGULAMENTUL (CE) NR. 595/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 18 iunie 2009

privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE

▼ B

(Text cu relevanță pentru SEE)

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor, a motoarelor și a pieselor de schimb, în ceea ce privește emisiile acestora.

▼ M3

Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme privind conformitatea în funcționare a vehiculelor și a motoarelor, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (OBD) ale vehiculului și măsurarea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂.

▼ B

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică în cazul autovehiculelor din categoriile M₁, M₂, N₁ și N₂, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE, cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg, precum și tuturor autovehiculelor din categoriile M₃ și N₃, astfel cum sunt definite în anexa respectivă. ► M4 Se aplică, de asemenea, în sensul articolelor 5a, 5b și 5c, vehiculelor din categoriile O₃ și O₄. ◀

Prezentul regulament se aplică fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

La cererea producătorului, omologarea de tip a unui vehicul complet acordată conform prezentului regulament și a măsurilor sale de punere în aplicare se extinde și asupra vehiculului incomplet respectiv cu o masă de referință de până la 2 610 kg. Omologările de tip se prelungesc dacă producătorul poate demonstra că toate combinațiile de caroserii care se așteaptă să fie construite pe baza vehiculului incomplet pot face ca masa de referință a vehiculului să depășească 2 610 kg.

La cererea producătorului, omologarea de tip a unui vehicul acordată conform prezentului regulament și a măsurilor sale de punere în aplicare se extinde și asupra variantelor și versiunilor sale cu o masă de referință de peste 2 380 kg cu condiția ca acestea să îndeplinească și cerințele privind măsurarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și în măsurile sale de punere în aplicare.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

▼B

1. „motor” înseamnă sursa de propulsie motrice a unui vehicul pentru care se poate acorda omologarea de tip ca unitate tehnică separată, astfel cum este definită la punctul 25 de la articolul 3 din Directiva 2007/46/CE;
2. „poluanți gazoși” înseamnă emisiile de gaze de evacuare de monoxid de carbon, de NO_x, exprimate în echivalent de NO₂ și de hidrocarburi;
3. „particule poluante” înseamnă componente ale gazelor de evacuare care sunt colectate din gazele de evacuare diluate la o temperatură maximă de 325 K (52 °C) prin intermediul filtrelor descrise în procedura de încercare pentru verificarea emisiilor medii la țeava de evacuare;
4. „emisii la țeava de evacuare” înseamnă emisia de poluanți gazoși și particule;
5. „carter” înseamnă spațiile din interiorul sau exteriorul unui motor care sunt conectate la pompa de ulei prin conducte interioare sau exterioare prin care pot fi emise gaze sau vapori;
6. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează și/sau limitează emisiile la țeava de evacuare;
7. „sistem de diagnosticare la bord (OBD)” înseamnă un sistem aflat la bordul unui vehicul sau conectat la un motor, capabil să detecteze defecțiuni și, dacă este cazul, să indice apariția acestora printr-un sistem de alarmă, să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor informații stocate în memoria unui calculator și să comunice informațiile respective în exterior;
8. „strategie de invalidare” înseamnă o strategie de control al emisiilor care reduce eficiența controalelor emisiilor în cadrul unor condiții de mediu sau de funcționare ale motorului, întâlnite în timpul funcționării normale a motorului sau în afara procedurilor de testare pentru omologarea de tip;
9. „dispozitiv de origine pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv sau ansamblu de dispozitive pentru controlul poluării în cazul căruia se aplică omologarea de tip efectuată pentru vehiculul respectiv;
10. „dispozitiv de schimb pentru controlul poluării” înseamnă un dispozitiv sau un ansamblu de dispozitive menite să înlocuiască un dispozitiv de origine pentru controlul poluării, care poate fi omologat ca unitate tehnică separată, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 25 din Directiva 2007/46/CE;

▼M3

▼B

12. „producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil în fața autorității de omologare pentru toate aspectele legate de procedura de omologare de tip sau de autorizare și pentru garantarea conformității producției. Această persoană sau acest organism nu trebuie neapărat să ia parte la toate etapele construcției vehiculului, sistemului, componentei sau a unității tehnice separate care face obiectul procesului de omologare;

▼M3**▼B**

14. „vehicul alimentat cu carburanți alternativi” înseamnă un vehicul proiectat astfel încât să poată să funcționeze cu cel puțin un tip de carburant care poate fi fie de natură gazoasă, la presiunea și temperatura atmosferică, fie derivat din uleiuri în principal neminerale;
15. „masă de referință” reprezintă masa vehiculului în mișcare minus masa uniformă a conducătorului auto (75 kg) majorată cu o masă uniformă de 100 kg;
16. „intervenție” înseamnă inactivarea, ajustarea sau modificarea sistemului de control al emisiilor sau a sistemului de propulsie al vehiculului, inclusiv a oricăror elemente de software sau de control logic ale respectivelor sisteme, care conduce, intenționat sau nu, la scăderea performanței vehiculului privind emisiile.

Comisia poate adapta definiția de la primul paragraf punctul 7 pentru a reflecta progresul tehnic al sistemelor OBD. Măsura respectivă, destinată să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

*Articolul 4***Obligațiile producătorilor**

(1) Producătorii trebuie să demonstreze că toate vehiculele noi comercializate, înmatriculate sau puse în funcțiune în cadrul Comunității, toate motoarele noi comercializate sau puse în funcțiune în cadrul Comunității și toate dispozitivele de control al poluării care necesită omologare de tip în conformitate cu articolele 8 și 9, care sunt comercializate sau puse în funcțiune în cadrul Comunității, sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

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

În afară de aceasta, măsurile tehnice adoptate de către producător trebuie să fie de așa natură încât să garanteze limitarea efectivă a gazelor la țeava de evacuare și a emisiilor evaporative, în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare, pe toată durata de viață normală a vehiculelor și în condiții de utilizare normale.

▼B

În acest sens, kilometrajul și perioada de timp de referință în care testele pentru durabilitatea dispozitivelor de control al poluării întreprinse pentru omologarea de tip și testarea conformității vehiculelor sau motoarelor aflate în funcționare urmează să se desfășoare, sunt următoarele:

- (a) 160 000 km sau cinci ani, oricare survine prima, în cazul motoarelor destinate montării pe vehicule de categoria M₁, N₁ și M₂;
- (b) 300 000 km sau șase ani, oricare survine prima, în cazul motoarelor destinate montării pe vehicule de categoria N₂, N₃ având o masă maximă admisă tehnic de cel mult 16 tone și M₃ clasa I, clasa II, clasa A și clasa B având o masă maximă admisă tehnic de cel mult 7,5 tone;
- (c) 700 000 km sau șapte ani, oricare survine prima, în cazul motoarelor destinate montării pe vehicule de categoria N₃ având o masă maximă admisă tehnic de peste 16 tone și M₃, clasa III și clasa B, având o masă maximă admisă tehnic de peste 7,5 tone.

(3) Comisia stabilește procedurile și cerințele specifice pentru aplicarea alineatelor (1) și (2) din prezentul articol. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

Articolul 5

Cerințe și încercări

(1) Producătorii trebuie să asigure conformitatea cu limitele de emisii stabilite la anexa I.

(2) Producătorii echipează vehiculele și motoarele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculului sau motorului, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

(3) Folosirea strategiilor de invalidare care reduc eficiența sistemelor de control a emisiilor este interzisă.

(4) Comisia adoptă măsurile de punere în aplicare a prezentului articol, inclusiv măsuri care vizează:

- (a) emisiile la țeava de evacuare, inclusiv ciclurile de încercare, utilizarea de sisteme portabile de măsurare a emisiilor în vederea verificării emisiilor reale provenite de la vehicule în timpul funcționării, verificarea și limitarea emisiilor în afara ciclului, stabilirea de valori limită pentru numărul particulelor, asigurând, în același timp, respectarea obiectivelor ambițioase existente în materie de mediu, precum și emisiile la turația de mers în gol;
- (b) emisiile de carter;
- (c) sistemele OBD și performanța în funcționare a dispozitivelor pentru controlul poluării;

▼B

- (d) durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, dispozitivele de schimb pentru controlul poluării, conformitatea în funcționarea motoarelor și a vehiculelor, conformitatea producției și inspecțiile tehnice;
- (e) emisiile de CO₂ și consumul de carburanți;
- (f) acordarea extinderii omologărilor de tip;
- (g) echipamentul de încercare;
- (h) carburanții de referință, cum ar fi benzina, motorina, carburanții gazoși și biocarburanții, cum ar fi bioetanolul, biomotorina și biogazul;
- (i) măsurarea puterii motorului;
- (j) funcționarea și regenerarea corecte ale dispozitivelor de control al poluării;
- (k) prevederi specifice pentru a asigura operarea corectă a măsurilor de control al NO_x; astfel de dispoziții trebuie să asigure că vehiculele nu pot funcționa dacă măsurile de control al emisiilor de NO_x sunt nefuncționale, de exemplu, din cauza lipsei oricărui reactiv necesar, a recirculării incorecte a gazelor de eșapament (RGE) sau a dezactivării RGE.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

▼M4*Articolul 5a*

Cerințe specifice pentru producători cu privire la performanțele de mediu ale vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄

(1) Producătorii se asigură că vehiculele noi din categoriile O₃ și O₄ care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație îndeplinesc următoarele cerințe:

- (a) influența vehiculelor respective asupra emisiilor de CO₂, a consumului de carburant, a consumului de energie electrică și a autonomiei în modul cu emisii zero în cazul autovehiculelor se stabilește în conformitate cu metodologia menționată la articolul 5c litera (a);
- (b) sunt echipate cu dispozitive de bord pentru monitorizarea și înregistrarea sarcinii utile în conformitate cu cerințele menționate la articolul 5c litera (b).

(2) Producătorii se asigură că vehiculele noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ care sunt vândute, înmatriculate sau puse în circulație sunt echipate cu dispozitive de bord pentru monitorizarea și înregistrarea consumului de combustibil și/sau de energie, a sarcinii utile și a kilometrajului în conformitate cu cerințele menționate la articolul 5c litera (b).

De asemenea, aceștia se asigură că autonomia în modul cu emisii zero și consumul de energie electrică ale acestor vehicule sunt stabilite în conformitate cu metodologia menționată la articolul 5c litera (c).

▼ **M4***Articolul 5b***Cerințe specifice pentru statele membre cu privire la performanțele de mediu ale vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄**

(1) În conformitate cu măsurile de punere în aplicare menționate la articolul 5c, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip pentru noile tipuri de vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄ care nu respectă cerințele prevăzute în respectivele măsuri de punere în aplicare.

(2) În conformitate cu măsurile de punere în aplicare menționate la articolul 5c, autoritățile naționale interzic vânzarea, înmatricularea sau introducerea în circulație a vehiculelor noi din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄ care nu respectă cerințele prevăzute în respectivele măsuri de punere în aplicare.

*Articolul 5c***Măsuri pentru stabilirea anumitor aspecte ale performanței de mediu a vehiculelor din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ și O₄**

Până la 31 decembrie 2021, Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, următoarele măsuri:

- (a) o metodologie pentru evaluarea performanței vehiculelor din categoriile O₃ și O₄ în ceea ce privește influența acestora asupra emisiilor de CO₂, a consumului de combustibil, a consumului de energie electrică și a autonomiei în modul cu emisii zero ale autovehiculelor;
- (b) cerințe tehnice pentru montarea dispozitivelor de bord destinate monitorizării și înregistrării consumului de combustibil și/sau de energie și a kilometrajului la autovehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃, precum și pentru determinarea și înregistrarea sarcinilor utile sau a greutății totale a vehiculelor care îndeplinesc caracteristicile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) primul paragraf literele (a), (b), (c) sau (d) din Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ și a combinațiilor acestora cu vehiculele din categoriile O₃ și O₄, inclusiv pentru transmiterea de date între vehiculele dintr-o combinație, după caz;
- (c) o metodologie pentru determinarea autonomiei în modul cu emisii zero și a consumului de energie electrică pentru vehiculele noi din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13a.

▼ **M3**

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) 2019/1242 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 595/2009 și (UE) 2018/956 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Directivei 96/53/CE a Consiliului (JO L 198, 25.7.2019, p. 202).



Articolul 7

Obligații privind sistemele care utilizează un reactiv consumabil

- (1) Producătorii, reparatorii și operatorii de vehicule nu modifică sistemele care utilizează un reactiv consumabil.
- (2) Operatorii de vehicule se asigură că vehiculele nu sunt conduse fără un reactiv consumabil.

Articolul 8

Calendarul privind punerea în aplicare a omologării de tip a vehiculelor și motoarelor

- (1) De la 31 decembrie 2012, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip, din motive legate de emisii, cu privire la tipurile noi de vehicule sau motoare care nu respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

Certificatele tehnice de omologare de tip care corespund etapelor anterioare Euro VI privind emisiile pot fi acordate vehiculelor și motoarelor destinate exportului în țări terțe, cu condiția ca aceste certificate să precizeze clar că vehiculele și motoarele vizate nu pot fi introduse pe piața comunitară.

- (2) De la 31 decembrie 2013, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare, autoritățile naționale nu mai consideră valabile certificatele de conformitate, în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și, pe baza argumentelor privind emisiile, interzic înregistrarea, comercializarea și punerea în funcțiune a unor astfel de vehicule.

De la aceeași dată și cu excepția cazului înlocuirii motoarelor pentru vehiculele aflate în funcțiune, autoritățile naționale interzic comercializarea sau folosirea noilor motoare care nu sunt conforme cu prevederile prezentului regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

- (3) Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (2) din prezentul articol și sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 5 alineatul (4) și la primul paragraf din articolul 6 alineatul (2), în cazul în care un producător solicită, autoritățile naționale nu pot, pe baza argumentelor privind emisiile provenite de la vehicule, refuza acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip pentru un nou tip de vehicul sau motor sau interzice înregistrarea, comercializarea sau punerea în funcțiune a unui vehicul nou sau comercializarea sau utilizarea noilor motoare, atunci când vehiculul sau motoarele vizate respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

Articolul 9

Obligațiile statelor membre privind omologarea de tip a pieselor de schimb

În cazul dispozitivelor noi de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehiculele omologate în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare, se interzice vânzarea sau montarea acestora la un vehicul, dacă acestea nu aparțin unui tip căruia i s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.



Articolul 10

Stimulente financiare

(1) Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot oferi stimulente financiare care se aplică autovehiculelor în producție de serie, care respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

Stimulentele respective se aplică tuturor vehiculelor noi introduse pe piața statului membru vizat, care respectă prevederile prezentului regulament și măsurile sale de punere în aplicare. Cu toate acestea, acestea încetează să se aplice la 31 decembrie 2013 cel târziu.

(2) Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot acorda stimulente financiare pentru adaptările necesare respectării valorilor limită ale emisiilor, stabilite în anexa I pentru vehiculele în funcțiune, și pentru eliminarea vehiculelor care nu sunt conforme cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

(3) Pentru fiecare tip de autovehicul, stimulentele financiare menționate la alineatele (1) și (2) nu depășesc costurile suplimentare aferente dispozitivelor tehnice utilizate pentru a asigura respectarea valorilor limită de emisii prevăzute în anexa I, inclusiv costurile pentru montarea acestora la vehicule.

(4) Comisia este informată în timp util cu privire la planurile de introducere sau modificare a stimulentele financiare prevăzute la alineatele (1) și (2).

Articolul 11

Sancțiuni

(1) Statele membre stabilesc dispozițiile privind sancțiunile aplicabile pentru încălcarea dispozițiilor prezentului regulament și a măsurilor sale de punere în aplicare și iau toate măsurile necesare pentru a garanta executarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la 7 februarie 2011, precum și orice modificare ulterioară privind aceste dispoziții în termenul cel mai scurt.

(2) Tipurile de încălcări din partea producătorilor care fac obiectul unei sancțiuni includ:

- (a) fals în declarații în timpul procedurilor de omologare sau al procedurilor de rechemare în fabrică;
- (b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea de tip sau privind conformitatea în funcționare;
- (c) nedeclararea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau retragerea omologării de tip;
- (d) utilizarea strategiilor de invalidare.

▼B

Tipurile de încălcări din partea producătorilor, reparatorilor și operatorilor de vehicule care fac obiectul unei sancțiuni includ modificarea sistemelor de control al emisiilor de NO_x. Acestea includ, de exemplu, intervenții asupra sistemelor care utilizează un reactiv consumabil.

Tipurile de încălcări comise de operatorii de vehicule care fac obiectul unei sancțiuni includ conducerea unui vehicul fără reactiv consumabil.

*Articolul 12***Redefinirea specificațiilor**

(1) După încheierea părților relevante ale PMP al ONU-CEE, desfășurat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor în domeniul autovehiculelor, Comisia ia următoarele măsuri, dar fără a scădea nivelul privind protecția mediului în cadrul Comunității:

- (a) introducerea unui control suplimentar asupra emisiilor de particule la valorile limită în funcție de numărul particulelor stabilite la un nivel corespunzător față de tehnologiile folosite la momentul respectiv, pentru a respecta limita privind masa de particule;
- (b) adoptarea procedurii de măsurare pentru numărul particulelor.

Fără a reduce nivelul de protecție a mediului din cadrul Comunității, Comisia specifică, de asemenea, o valoare limită pentru emisiile de NO₂ în plus față de valoarea totală pentru emisiile de NO_x, după caz. Limita pentru emisiile de NO₂ se stabilește la un nivel care să reflecte performanța tehnologiilor existente la momentul respectiv.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

(2) Comisia stabilește factorii de corelare dintre Testul european în ciclu tranzitoriu (ETC) și Testul european în mod stabilizat (ESC), astfel cum sunt descrise în Directiva 2005/55/CE, și ciclurile de conducere tranzitorii globale (WHTC) și ciclurile de conducere în regim stabilizat globale (WHSC) și adaptează valorile limită în acest scop. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

(3) Comisia supune analizei procedurile, încercările și cerințele menționate la articolul 5 alineatul (4), precum și ciclurile de încercare efectuate pentru măsurarea emisiilor.

Dacă în urma analizei se constată că procedurile, testele și cerințele nu mai sunt adecvate sau nu mai reflectă emisiile reale, acestea se adaptează astfel încât să reflecte în mod adecvat emisiile generate de circulația reală pe șosea. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, printre altele prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (2).

▼B

(4) Comisia supune analizei poluanții enumerați la punctul 2 din articolul 3. În cazul în care Comisia consideră necesară reglementarea emisiilor de poluanți suplimentari, aceasta prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a prezentului regulament.

*Articolul 13***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic – autovehicule (CTAV) instituit prin articolul 40 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE.

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

▼M4*Articolul 13a***Procedura comitetului**

(1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule instituit prin Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

▼B*Articolul 14***Punerea în aplicare**

Comisia adoptă, până la 1 aprilie 2010, măsurile de punere în aplicare menționate la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (2) și articolul 12 alineatul (1) literele (a) și (b).

*Articolul 15***Modificarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007**

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 5 alineatul (3) se modifică după cum urmează:

(i) după litera (h) se elimină cuvântul „și”;

(ii) se adaugă următoarea literă:

„(j) măsurarea puterii motorului.”

2. La articolul 14, se elimină alineatul (6).

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

▼B*Articolul 16***Modificarea Directivei 2007/46/CE**

Anexele IV, VI și XI la Directiva 2007/46/CE se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

*Articolul 17***Abrogare**

- (1) Directivele 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE se abrogă de la data de 31 decembrie 2013.
- (2) Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

*Articolul 18***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

►**C1** Prezentul regulament se aplică de la 31 decembrie 2012. ◀ Cu toate acestea, articolul 8 alineatul (3) și articolul 10 se aplică de la 7 august 2009, iar punctul 1 litera (a) subpunctul (i), punctul 1 litera (b) subpunctul (i), punctul 2 litera (a), punctul 3 litera (a) subpunctul (i), punctul 3 litera (b) subpunctul (i), punctul 3 litera (c) subpunctul (i), punctul 3 litera (d) subpunctul (i) și punctul 3 litera (e) subpunctul (i) din anexa II se aplică de la 31 decembrie 2013.

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

▼ **M2***ANEXA I***Valorile limită ale emisiilor pentru Euro VI**

	Valori limită							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	masă PM (mg/kWh)	Numărul de particule (#/kwh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	$8,0 \times 10^{11}$
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	⁽²⁾ $6,0 \times 10^{11}$

Notă:

PI = aprindere prin scânteie.

CI = aprindere prin compresie.

⁽¹⁾ Nivelul admis al componentei NO₂ în valoarea limită a NO_x poate fi determinat ulterior.⁽²⁾ Valoarea limită se aplică de la datele stabilite în coloana B din tabelul 1 din apendicele 9 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 582/2011.



ANEXA II

Modificarea Directivei 2007/46/CE

Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. În anexa IV, partea I se modifică după cum urmează:

(a) tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

Subiect	Referința actului de reglementare	Trimiterea la Jurnalul Oficial	Aplicabilitate									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„41a Emisii (Euro VI) vehicule grele/ acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	JO L 188, 18.7.2009, p. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X ¹²				

(iii) se adaugă următoarea notă:

„⁽¹²⁾ Pentru vehicule cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg care nu sunt omologate (la cererea producătorului și cu condiția ca masa de referință să nu depășească 2 840 kg) în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007.”;

(b) în apendice, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

	Subiect	Referința actului de reglementare	Trimiterea la Jurnalul Oficial	M ₁
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele, cu excepția întregului set de cerințe privind OBD și accesul la informații/ acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	JO L 188, 18.7.2009, p. 1	A”

2. În apendicele la anexa VI, tabelul se modifică după cum urmează:

(a) punctele 40 și 41 se elimină;

(b) se inserează următorul punct:

Subiect	Referința actului de reglementare	Modificat prin	Aplicabil la variantele
„41a Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009”		

▼B

3. Anexa XI se modifică după cum urmează:

(a) în appendicele 1, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H”

(b) în appendicele 2, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se introduce următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	X	X	X	X	X	X”				

(c) în appendicele 3, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se introduce următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	M_1
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule utilitare grele/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	X”

(d) în appendicele 4, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	H	H	H	H	H”				

▼B

(e) în appendicele 5, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctele 40 și 41 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	Macara mobilă din categoria N ₃
„41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	Regulamentul (CE) nr. 595/2009	V”