



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 21.12.2007
COM(2007) 851 final

2007/0295 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile
provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și
întreținerea vehiculelor**

(prezentată de Comisie)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1) CONTEXTUL PROPUNERII

Motivele și obiectivele propunerii

Obiectivul propunerii este stabilirea unor norme armonizate privind construcția de autovehicule în scopul de a asigura funcționarea pieței interne și, în același timp, furnizarea unui nivel ridicat de protecție a mediului cu privire la emisiile atmosferice.

Buna funcționare a pieței unice în Uniunea Europeană necesită standarde comune care să limiteze emisiile de poluanți atmosferici provenite de la autovehicule. Acțiunea la nivel comunitar previne varierea standardelor de produs dezvoltate în statele membre, care conduc la fragmentarea pieței interne și la impunerea unor bariere inutile în calea comerțului intracomunitar.

Statele membre și cetățenii acestora sunt preocupați de riscurile pentru sănătatea umană și mediu care rezultă în urma poluării atmosferice. Cu toate că, de-a lungul ultimului deceniu, calitatea aerului s-a îmbunătățit, există încă probleme considerabile cu privire la calitatea aerului în întreaga Uniune Europeană, în special în zonele urbane și în regiunile intens populate.

Context general

Limitele de emisie Euro IV pentru camioane și autobuze sunt aplicabile de la 9 noiembrie 2006, iar limitele de emisie Euro V se vor aplica de la 1 octombrie 2008 în ceea ce privește noile omologări de tip¹ în ambele cazuri.

În cazul în care nu se vor efectua schimbări în ceea ce privește politica de reducere a nivelurilor de emisii pentru autovehiculele grele, există un risc sporit ca funcționarea pieței interne să fie perturbată de acțiunile unilaterale pe care statele membre vor dori să le întreprindă. Problema calității slabe a aerului va persista în cadrul Uniunii Europene, iar poluarea atmosferică va continua să aibă un impact dăunător asupra sănătății umane.

Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

În prezent, cerințele în materie de emisii provenite de la vehicule și motoare grele sunt reglementate de Directiva 2005/55/CE, astfel cum este pusă în aplicare de Directiva 2005/78/CE².

¹ Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule (JO L 275, 20.10.2005, p. 1).

² Directiva 2005/78/CE a Comisiei din 14 noiembrie 2005 de aplicare a Directivei 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoare cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat

Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Propunerea a fost elaborată în cadrul programului „Aer curat pentru Europa” (CAFE) care a furnizat baza tehnică pentru pregătirea Strategiei tematice privind poluarea aerului³. Programul CAFE a evaluat nivelurile emisiilor, calitatea actuală și viitoare a aerului, precum și costurile și beneficiile unor măsuri de îmbunătățire a calității aerului. Pe baza acestei evaluări, Comisia a stabilit măsurile necesare pentru a atinge nivelurile adecvate de calitate a aerului. Euro VI este una dintr-o serie de astfel de măsuri care au un rol important în reducerea emisiilor de precursori ai ozonului (cum ar fi oxizii de azot-NO_x și hidrocarburile-HC) și de particule.

De asemenea, propunerea corespunde întrutotul obiectivelor Strategiei pentru dezvoltare durabilă a Uniunii Europene și contribuie în mod semnificativ la obiectivele Strategiei de la Lisabona.

2) CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

Obținerea și utilizarea expertizei

Domenii științifice/de expertiză pertinente

Propunerea a necesitat analiza tehnologiilor vehiculelor care urmează a fi folosite pentru reducerea emisiilor, precum și analiza costurilor implicate de realizarea diferitelor scenarii cu privire la valorile limită de emisii Euro VI.

Metodologia utilizată

În anul 2004, serviciile Comisiei au trimis părților interesate un chestionar privind noile limite de emisii pentru vehiculele grele Euro VI. Chestionarul a dezvoltat o serie de scenarii privind noile valori limită și a solicitat date cu privire la tehnologia necesară pentru respectarea acestor valori și costurile aferente. Un grup de experți alcătuit din consultanți independenți a fost angajat pentru a examina răspunsurile primite la chestionar. Scopul urmărit a fost evaluarea și validarea răspunsurilor oferite de părțile interesate, precum și găsirea unei poziții comune cu privire la tehnologia necesară și costurile aferente fiecărui scenariu. Aceste informații au fost folosite pentru a prezenta modele de impacturi ale unor scenarii privind limitele de emisie.

Principalele organizații consultate/principalii experți consultați

Datele au fost colectate de la o serie de părți interesate din domeniul autovehiculelor și colționate de către un grup de consultanți condus de TNO din Țările de Jos.

Sinteza avizelor primite și utilizate

utilizate la vehicule și de modificare a anexelor I, II, III, IV și VI la aceasta (JO L 313, 29.11.2005, p. 1).

³ COM (2005) 446 final, 21.9.2005.

Grupul de consultanți a sintetizat datele cu privire la costuri furnizate de către părțile interesate. Comisia a utilizat raportul grupului ca input în vederea analizării diferitelor scenarii privind valorile limită de emisii. Valorile limită preferate au fost selectate pe baza fezabilității tehnice și a rentabilității acestora.

Mijloacele de a pune avizele experților la dispoziția publicului

Raportul grupului de experți este disponibil pe site-ul internet al DG Întreprinderi și Industrie⁴.

Evaluarea impactului

În curs de elaborare, evaluarea impactului ia în considerare cinci opțiuni politice:

- (1) *Menținerea politicii actuale*: valorile limită de emisii ale Euro V (Directiva 2005/55/CE, astfel cum a fost modificată) rămân în vigoare pentru vehiculele grele.

În cazul în care nu se efectuează schimbări în ceea ce privește politica de reducere a nivelurilor de emisie pentru autovehicule, există un risc sporit ca funcționarea pieței interne să fie perturbată. Este probabil ca, în absența unor standarde mai stricte cu privire la emisii adoptate la nivel european, statele membre să legifereze sau să recurgă la alte măsuri, cum ar fi impunerea de interdicții pentru anumite tipuri de vehicule cu privire la intrarea în orașe sau crearea de zone cu nivel scăzut de emisii.

Problema calității slabe a aerului va persista în cadrul Uniunii Europene, deoarece poluarea atmosferică va continua să aibă un impact dăunător asupra sănătății umane. Programul CAFE a indicat faptul că, în ciuda îmbunătățirilor privind reducerea emisiilor poluante, se așteaptă ca în anul 2020 impacturile poluării atmosferice din UE asupra sănătății să fie totuși considerabile.

Prin urmare, această opțiune politică nu este viabilă.

- (2) *Abordarea reglementării la nivel european*: revizuirea legislației curente privind Euro V prin stabilirea la nivelul Uniunii Europene a unor noi valori limită de emisii Euro VI.

În comparație cu scenariul menținerii politicii actuale, această opțiune va avea beneficiile clare de a asigura funcționarea corespunzătoare a pieței interne și ameliorarea calității aerului. Aceasta va conduce la îmbunătățirea sănătății publice și va reduce, prin urmare, costurile de îngrijire medicală.

Impacturile indirecte ale opțiunii de reglementare ar putea avea un caracter pozitiv în ceea ce privește competitivitatea pe plan internațional a industriei UE, în special pe piețele în cadrul cărora sunt în vigoare reglementări stricte în materie de mediu.

În cadrul acestei abordări, s-a luat în considerare posibilitatea aplicării Euro VI într-o singură etapă sau în două etape, însă conform preferinței marii majorități exprimate prin răspunsurile primite în urma consultării publice, s-a decis introducerea Euro VI într-o singură etapă.

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

Prin urmare, opțiunea reglementării este reținută pentru prezenta propunere.

- (3) *Reglementarea în statele membre*: statele membre își elaborează propriile standarde cu privire la emisii și/sau impun alte măsuri politice (de exemplu, restricții temporare asupra circulației vehiculelor care nu respectă standardele).

Această abordare va avea efecte negative asupra funcționării pieței interne, de exemplu, asupra pieței vehiculelor comerciale, dar și asupra liberei circulații a bunurilor transportate de aceste vehicule. Prin urmare, această abordare a fost respinsă.

- (4) *Acordarea de stimulente fiscale de către statele membre*: în mod voluntar, statele membre introduc stimulente fiscale pentru vehiculele care respectă valori limită de emisii mai riguroase decât Euro V.

Durabilitatea acestor măsuri poate fi îndoielnică pe termen lung. Prin urmare, această politică ar putea provoca o nesiguranță considerabilă în rândul producătorilor în ceea ce privește cererea de vehicule mai ecologice.

De asemenea, diferitele tipuri de stimulente din țări vecine ar putea avea efecte transfrontaliere imprevizibile în ceea ce privește atât modalitățile de achiziționare a vehiculelor, cât și impactul poluării atmosferice. Prin urmare, menținerea pieței unice pentru vehicule ar fi amenințată.

Această opțiune nu garantează, așadar, realizarea obiectivelor politice și ar putea avea un impact negativ asupra funcționării pieței interne prin reducerea certitudinii privind cererea pentru anumite tipuri de vehicule.

Prin urmare, această abordare nu poate fi luată în considerare.

- (5) *Abordarea nelegislativă*: autoreglementare prin angajamente negociate cu industria autovehiculelor în vederea reducerii emisiilor de la vehiculele noi.

Nu este clar faptul că un autoangajament oferă o garanție adecvată conform căreia se va ajunge la un anumit nivel de emisii sau că vor exista sancțiuni corespunzătoare disponibile în cazul în care nu s-ar respecta autoangajamentul. De asemenea, nu este clar faptul că recurgerea la o abordare bazată pe voluntariat ar oferi beneficii suplimentare industriei, guvernelor sau publicului larg.

Seria de regulamente privind limitele de emisii Euro sunt utilizate pe scară largă în cadrul multor piețe nou apărute. Prin urmare, evoluțiile sistemului de reglementare a emisiilor stabilit la nivelul UE au implicații importante în întreaga lume. Renunțarea la reglementare în favoarea unei abordări bazate pe voluntariat ar submina, prin urmare, procesul de armonizare globală.

Opțiunea abordării nelegislative nu va mai fi, așadar, luată în considerare.

3) ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Rezumatul acțiunii propuse

Prezentul regulament se referă în special la necesitatea de a reduce în continuare limitele de emisii provenite de la vehicule în ceea ce privește particulele (PM) și oxizii de azot (NO_x).

Se va solicita reducerea cu 66% a masei emisiilor de particule provenite de la vehiculele cu motoare cu aprindere prin comprimare. Această limită mai scăzută de emisii nu impune folosirea unei tehnologii speciale, dar va necesita în fapt introducerea de filtre diesel de particule (DPF).

Limita de emisii fixată pentru particule poate fi respectată prin utilizarea de filtre deschise sau închise. Filtrele închise prezintă avantajul de a reduce particulele ultrafine care sunt considerate cele mai dăunătoare sănătății. Pentru a evita posibilitatea ca în viitor să fie create filtre deschise care respectă noua limită privind masa de particule, dar care permit eliminarea în atmosferă a unei cantități ridicate de particule ultrafine, se preconizează introducerea ulterioară a unui nou standard care să limiteze numărul de particule care pot fi emise. În prezent, nu se poate stabili un standard numeric, deoarece se realizează încă studii în cadrul Programului de măsurare a particulelor (PMP) al ONU-CEE. Acest aspect este în curs de examinare de către grupul de lucru din cadrul ONU-CEE. După ce rezultatele Programului de măsurare a particulelor vor fi disponibile, ar trebui pus în aplicare un standard numeric.

În cazul vehiculelor cu motor cu aprindere prin comprimare, se preconizează o reducere de 80% a NO_x. Pentru a respecta această limită de emisii, sunt necesare, în situația actuală, măsuri interne cu privire la motoare (de exemplu, recircularea gazelor de eșapament) și dispozitive de tratament suplimentar (de exemplu, dispozitive de reducere catalitică selectivă). Propunerea include, de asemenea, reducerea emisiilor provenind de la motoare cu aprindere prin scânteie.

Propunerea conține cerința ca informațiile privind diagnosticarea la bord a vehiculelor (OBD) și informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor să fie disponibile prin intermediul site-urilor internet în formatul standard elaborat de un comitet tehnic al părților interesate („formatul OASIS”).

Introducerea de cerințe armonizate la nivel mondial reprezintă un element important în vederea reducerii costurilor implicate de testări din industria autovehiculelor și va favoriza competitivitatea producătorilor europeni de motoare și vehicule. În acest context, prezenta propunere introduce cerințe, elaborate în cadrul ONU-CEE WP.29 – Forumul mondial pentru armonizarea reglementărilor privind vehiculele – care se referă la:

1. Utilizarea ciclurilor de conducere în regim stabilizat (WHSC) și a ciclurilor de conducere tranzitorii (WHTC) armonizate la nivel mondial în vederea evaluării emisiilor poluante.
2. Metodologia de testare și măsurare a emisiilor.
3. Sistemele de diagnosticare la bord armonizate la nivel mondial (WWH-OBD).

Propunerea introduce, de asemenea, cerințe privind omologarea de tip a dispozitivelor de tratament suplimentar al gazelor de eșapament, cum ar fi catalizatorii și filtrele diesel de particule (DPF).

Temeiul juridic

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 95 din Tratat.

Principiul subsidiarității

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu este de competență exclusivă a Comunității.

Obiectivele propunerii nu pot fi îndeplinite în totalitate prin acțiunile statelor membre, datorită necesității de a evita crearea de bariere în calea pieței unice, precum și datorită implicațiilor transfrontaliere ale poluării atmosferice.

Modelarea atmosferică indică faptul că poluarea emisă într-un stat membru influențează poluarea măsurată într-un alt stat membru. Astfel, pentru a soluționa problema poluării atmosferice, este necesar a se acționa în mod unitar la nivelul Uniunii Europene.

Acțiunea la nivel comunitar va realiza mai bine obiectivele propunerii, deoarece va evita fragmentarea pieței interne care ar putea apărea în caz contrar. Stabilind standarde uniforme privind nivelul de emisii poluante provenite de la autovehicule, propunerea asigură o calitate a aerului îmbunătățită în Uniunea Europeană și abordează problema poluării atmosferice transfrontaliere.

În consecință, propunerea respectă principiul subsidiarității.

Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității dat fiind că nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor de garantare a bunei funcționări a pieței interne, oferind în același timp un nivel ridicat de protecție a mediului.

Analiza cost-beneficiu care este în curs de realizare în cadrul evaluării impactului propunerii indică faptul că valorile limită de emisii alese aduc beneficii întregii societăți.

Alegerea instrumentelor

Instrumentul propus este un regulament. Alte instrumente nu ar fi potrivite, deoarece:

- Utilizarea regulamentului este considerată adecvată întrucât oferă garanțiile necesare pentru o conformare fără a fi necesară transpunerea în legislația statelor membre.

Propunerea utilizează „abordarea de separare a nivelurilor” care a fost folosită și în cadrul altor acte legislative, de exemplu în cazul directivei anterioare privind emisiile provenite de la vehicule grele⁵. Această abordare prevede ca propunerea și adoptarea legislației să fie efectuate în conformitate cu două căi diferite, dar paralele:

- în primul rând, Parlamentul European și Consiliul vor stabili dispozițiile fundamentale prin intermediul unui regulament bazat pe articolul 95 din Tratatul CE, prin procedura de codecizie („propunerea prin codecizie”);
- în al doilea rând, vor fi stabilite specificațiile tehnice de punere în aplicare a

⁵ Directiva 2005/55/CE (JO L 275, 20.10.2005, p.1), astfel cum a fost pusă în aplicare prin Directiva 2005/78/CE (JO L 313, 29.11.2005, p.1).

dispozițiilor fundamentale prin intermediul unui regulament adoptat de Comisie, asistată de un comitet de reglementare („propunerea prin comitologie”).

4) IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are nicio consecință asupra bugetului comunitar.

5) INFORMAȚII SUPLIMENTARE

Simulare, etapa pilot și perioada de tranziție

Propunerea prevede perioade de tranziție generale pentru a acorda suficient timp producătorilor de vehicule.

Simplificare

Propunerea prevede simplificarea legislației.

Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor intitulată „Actualizarea și simplificarea acquis-ului comunitar”⁶ identifică sistemul de omologare de tip a autovehiculelor ca unul dintre aspectele prioritare în vederea simplificării legislației comunitare. Directivele 2005/55/CE, 2005/78/CE și 2006/51/CE vor fi abrogate. De asemenea, Directiva 80/1269/CEE⁷, precum și modificările care i-au fost aduse, privind puterea motoarelor autovehiculelor va fi abrogată, iar cerințele sale tehnice vor fi incluse în prezenta propunere.

Propunerea prevede simplificarea procedurilor administrative pentru autoritățile publice (comunitare sau naționale). Propunerea este inclusă în programul permanent al Comisiei de actualizare și simplificare a acquis-ului comunitar și în programul său legislativ de lucru cu referința 2007/ENTR/009.

Abrogarea dispozițiilor legislative în vigoare

Adoptarea prezentei propuneri va duce la abrogarea dispozițiilor legislative în vigoare. Acest fapt este prezentat în detaliu la articolul 15 din propunere.

Spațiul Economic European

Actul propus este de relevanță pentru SEE și ar trebui, prin urmare, extins la Spațiul Economic European.

⁶ COM (2003) 71 final, 11.2.2003.

⁷ Directiva 80/1269/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1980 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la puterea motoarelor autovehiculelor (JO L 375, 31.12.1980, p. 46).

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei⁸,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁹,

acționând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din Tratat¹⁰,

întrucât:

- (1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, un sistem comunitar global de omologare de tip pentru autovehicule este în vigoare. Cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile ar trebui, prin urmare, armonizate pentru a se evita existența unor cerințe care diferă de la un stat membru la altul și pentru a se asigura un nivel înalt de protecție a mediului.
- (2) Prezentul regulament este un regulament nou, separat referitor la procedura de omologare de tip CE în conformitate cu Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directiva-cadru)¹¹. Prin urmare, anexele IV, VI și XI la respectiva directivă ar trebui modificate în consecință.
- (3) Ca urmare a solicitării Parlamentului European, o nouă abordare de reglementare a fost introdusă în legislația comunitară privind vehiculele. Astfel, prezentul regulament ar trebui să stabilească numai dispoziții de bază referitoare la emisiile provenind de la vehicule, în timp ce specificațiile tehnice ar trebui să fie stabilite prin măsurile de punere în aplicare adoptate în cadrul procedurilor de comitologie.

⁸ JO C , , p. .

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ JO C , , p. .

¹¹ JO L 263, 9.10.2007, p.1.

- (4) Al șaselea program comunitar de acțiune în domeniul mediului, adoptat prin Decizia nr. 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iulie 2002 stabilește necesitatea de a diminua poluarea până la niveluri care să reducă efectele dăunătoare asupra sănătății umane, acordând o atenție specială categoriilor sensibile de populație și mediului în ansamblu. Legislația comunitară a stabilit standarde adecvate privind calitatea aerului în vederea protejării sănătății umane și a persoanelor sensibile, în mod special, precum și cu privire la plafoanele naționale de emisii. Programul „Aer curat pentru Europa” (CAFE) a dus la adoptarea unei strategii tematice privind poluarea aerului¹². Una dintre concluziile strategiei tematice este aceea că, pentru a realiza obiectivele UE privind calitatea aerului, este necesară reducerea suplimentară a emisiilor provenind din sectorul transporturilor (transport aerian, maritim și terestru), de la gospodării și din sectoarele energetic, agricol și industrial. În acest context, sarcina reducerii emisiilor provenind de la vehicule ar trebui abordată în cadrul unei strategii globale. Standardele Euro VI se numără printre măsurile care vizează reducerea emisiilor reale de poluanți atmosferici, precum particulele poluante (PM) și precursorii ozonului, cum ar fi oxizii de azot și hidrocarburile.
- (5) Îndeplinirea obiectivelor UE privind calitatea aerului necesită un efort continuu de a reduce emisiile provenite de la vehicule. În acest scop, ar trebui ca sectorului industrial să-i fie furnizate informații clare cu privire la viitoarele valori limită de emisii.
- (6) Pentru a îmbunătăți calitatea aerului și a respecta valorile limită privind poluarea și plafoanele naționale de emisii, este necesară, în special, reducerea emisiilor de oxizi de azot ce provin de la vehiculele grele. Stabilirea timpurie de valori limită pentru emisiile de oxizi de azot ar oferi producătorilor de vehicule siguranța planificării pe termen lung la nivel european.
- (7) Este important ca, la stabilirea standardelor de emisii, să se ia în considerare implicațiile pentru competitivitatea piețelor și producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață.
- (8) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței interne, în special în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii, este necesar un acces nelimitat la informațiile referitoare la repararea vehiculelor, prin intermediul unui format standardizat care să poată fi folosit pentru a obține informații tehnice, precum și o concurență corectă pe piața serviciilor de reparare a vehiculelor și a serviciilor de informare cu privire la întreținerea acestora. O bună parte a acestor informații are legătură cu sistemele de diagnosticare la bord și cu interacțiunea acestora cu alte sisteme ale vehiculelor. Este recomandabil să se stabilească specificații tehnice care să fie respectate de producători în cadrul paginilor internet ale acestora, precum și măsuri specifice prin care să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-urilor) în condiții rezonabile.

¹² COM(2005)0446, 21.9.2005.

- (9) Comisia ar trebui să evalueze constant situația emisiilor care nu sunt reglementate în prezent și care survin drept consecință a utilizării pe scară mai largă a noilor compoziții ale carburanților, a tehnologiilor pentru motoare și a sistemelor de control a emisiilor și, dacă este cazul, să înainteze o propunere Parlamentului European și Consiliului în vederea reglementării acestor emisii.
- (10) Este adecvat a se încuraja introducerea vehiculelor alimentate cu carburanți alternativi, care pot produce emisii scăzute de oxizi de azot și de particule. Astfel, ar trebui introduse valori limită pentru hidrocarburi, hidrocarburi nemetanice și metan.
- (11) Pentru a asigura controlul emisiilor de particule poluante ultrafine (PM 0,1 μm și chiar mai scăzute), Comisia ar trebui investită cu puterea de a adopta o abordare în funcție de cantitatea numerică a emisiilor de particule poluante, alături de abordarea utilizată în prezent în funcție de masa acestora. Abordarea în funcție de cantitatea numerică a emisiilor de particule ar trebui să se bazeze pe rezultatele Programului de Măsurare a Particulelor (PMP) al ONU-CEE și să corespundă obiectivelor ambițioase care există în materie de mediu.
- (12) Comisia ar trebui să adopte cicluri de conducere armonizate la nivel mondial în cadrul procedurii de testare care constituie baza regulamentelor privind emisiile în vederea omologării CE de tip. Utilizarea de sisteme portabile de măsurare a emisiilor în vederea verificării emisiilor reale provenite de la vehicule și introducerea de proceduri de controlare a emisiilor în afara ciclurilor (OCE) ar trebui luate în considerare, de asemenea.
- (13) Sistemele de diagnosticare la bord (OBD) sunt importante în vederea controlării emisiilor în timpul utilizării vehiculului. Având în vedere importanța supravegherii emisiilor reale, Comisia ar trebui să continue examinarea cerințelor pentru astfel de sisteme și a pragurilor de toleranță în cazul erorilor de monitorizare.
- (14) Pentru a monitoriza contribuția acestui sector la emisiile de gaze cu efect de seră (GES) la nivel mondial, Comisia ar trebui să introducă măsurarea consumului de combustibil și al emisiilor de dioxid de carbon provenite de la vehicule grele.
- (15) Pentru a controla mai bine emisiile reale, inclusiv OCE și pentru a facilita procesul de conformitate în circulație, ar trebui adoptate o metodologie de testare și cerințe de performanță, pe baza utilizării sistemelor portabile de măsurare a emisiilor (SPME).
- (16) În vederea îndeplinirii obiectivelor privind calitatea aerului, Comisia ar trebui să introducă prevederi armonizate care să asigure că emisiile în afara ciclurilor provenite de la motoare de mare putere și vehicule grele sunt controlate corespunzător în cadrul unui spectru larg de condiții de funcționare a motoarelor și de mediu.
- (17) Funcționarea corectă a sistemului de tratament suplimentar, în mod special în cazul oxidului de azot, reprezintă cerința de bază pentru atingerea standardelor stabilite pentru emisiile poluante. În acest context, ar trebui introduse măsurile de garantare a operării corespunzătoare a sistemelor care au la bază utilizarea unui reactiv.
- (18) Statele membre sunt capabile să accelereze, prin intermediul stimulentei financiare, introducerea pe piață a vehiculelor care satisfac cerințele adoptate la nivel comunitar.

Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere dreptului statelor membre de a include emisiile în baza de calcul a impozitelor aplicate pentru vehicule.

- (19) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile pentru încălcările dispozițiilor prezentului regulament și să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.
- (20) Cerințele privind puterea motoarelor autovehiculelor incluse în Directiva 80/1269/CE ar trebui introduse în prezentul regulament și în Regulamentul (CE) nr. 715/2007. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 715/2007 ar trebui modificat în consecință, iar Directiva 80/1269/CE ar trebui abrogată.
- (21) Articolul 14 alineatul (6) din Regulamentul nr. 715/2007 ar trebui eliminat, având în vedere că acest regulament abrogă directiva la care se face trimitere. Este necesar, prin urmare, ca Regulamentul (CE) nr. 715/2007 să fie modificat în consecință.
- (22) Pentru a simplifica legislația comunitară, este necesară înlocuirea directivelor actuale cu un regulament. Regulamentul va asigura faptul că măsurile tehnice detaliate sunt direct aplicabile producătorilor, autorităților de omologare și serviciilor tehnice, precum și că acestea pot fi actualizate într-un mod rapid și eficient. Legislația actuală privind emisiile de la vehiculele grele, Directivele 2005/55/CE, 2005/78/CE și 2006/51/CE, ar trebui abrogate.
- (23) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei¹³.
- (24) În special, trebuie conferită Comisiei competența de a introduce în anexa I valori limită în funcție de numărul particulelor, pentru a specifica valoarea nivelului admis de NO₂ în valoarea limită a oxidului de azot, de a stabili procedurile specifice, testele și cerințele pentru omologarea-tip, precum și o procedură de măsurare a numărului particulelor și de a adopta măsuri privind emisiile în afara ciclului, accesul la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor și ciclurile de testare utilizate în măsurarea emisiilor. Întrucât măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să completeze prezentul regulament prin adăugarea de elemente noi neesențiale, acestea ar trebui să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (25) Deoarece obiectivele prezentului regulament, în special realizarea pieței interne prin introducerea cerințelor tehnice comune privind emisiile provenind de la autovehicule și asigurarea accesului la informațiile referitoare la reparare și întreținere operatorilor independenți pe aceeași bază ca și distribuitorilor și reparatoilor agreați, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și pot fi realizate mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratat. În conformitate cu

¹³ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut în articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

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.

Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme privind conformitatea în funcționare a vehiculelor și motoarelor, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (sistemele OBD), măsurarea consumului de carburant și a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și accesibilitatea la informațiile referitoare la sistemul OBD al vehiculelor și la repararea și întreținerea vehiculelor.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică în cazul vehiculelor 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.

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

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (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 oxizi de azot, exprimate în echivalent de bioxid de azot (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” sau „sistem OBD” înseamnă un sistem de control al emisiilor capabil să identifice zona probabilă a defecțiunii prin intermediul unor coduri de eroare stocate în memoria unui calculator;
- (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 cărora 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 din Directiva 2007/46/CE;
- (11) „informații referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor” înseamnă toate informațiile necesare pentru diagnosticarea, efectuarea de lucrări de service, inspecția, controlul periodic, repararea, reprogramarea sau reinițializarea parametrilor vehiculului și pe care producătorii le furnizează distribuitorilor și reparatorilor agreeți, inclusiv toate modificările și completările ulterioare ale acestor informații. Aceste informații cuprind toate informațiile necesare referitoare la montarea pieselor sau echipamentelor la vehicule;
- (12) „operator independent” înseamnă agenți economici, alții decât distribuitorii și reparatorii agreeți, care sunt implicați, în mod direct sau indirect, în repararea sau întreținerea autovehiculelor, în special reparatori, producători sau distribuitori de echipamente pentru reparații, dispozitive sau piese de schimb, editori de informații tehnice, cluburi automobilistice, operatori de asistență rutieră, operatori care oferă servicii de inspecție și testare, operatori care oferă cursuri de formare pentru instalatori, producători și reparatori de echipament pentru vehicule alimentate cu carburanți alternativi;
- (13) „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;
- (14) „masa de referință” reprezintă masa vehiculului în mișcare minus masa uniformă a conducătorului auto (75 kg) majorată cu o masă uniformă de 100 kg.

Articolul 4

Obligațiile producătorilor

1. Producătorii trebuie să demonstreze că toate vehiculele noi comercializate, înregistrate sau în funcționare în cadrul Comunității, toate motoarele noi comercializate sau în funcționare în cadrul Comunității și toate dispozitivele de control al poluării care necesită omologare de tip în conformitate cu articolul 8, care sunt comercializate sau în funcționare în cadrul Comunității, sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament.
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, pe toată durata de viață normală a vehiculelor și în condiții de utilizare normale.

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 maxim admisă tehnic de cel mult 16 tone și M₃ clasa I, clasa II, clasa A și clasa B având o masă maxim 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 maxim admisă tehnic de peste 16 tone și M₃, clasa III și clasa B, având o masă maxim admisă tehnic de peste 7,5 tone.
3. În conformitate cu procedura menționată la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia stabilește procedurile și cerințele specifice pentru aplicarea alineatelor (1) și (2) din prezentul articol.

Articolul 5

Cerințe și încercări

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

2. Producătorii echipează motoarele și vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită motoarelor și vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament.
3. Folosirea strategiilor de invalidare care reduc eficiența sistemelor de control a emisiilor este interzisă.
4. În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia adoptă măsurile de punere în aplicare a prezentului articol. Aceste măsuri vizează:
 - (a) emisiile la țeava de evacuare, inclusiv ciclurile de încercare, emisiile la temperatură ambientală scăzută, numărul particulelor, emisiile la turația de mers în gol, opacitatea fumului și funcționarea, respectiv regenerarea corectă a dispozitivelor de control al poluării;
 - (b) emisiile de carter;
 - (c) sistemele OBD și performanța în funcționare a dispozitivelor pentru controlul poluării;
 - (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 dioxid de carbon și consumul de carburanți;
 - (f) acordarea extinderii omologărilor de tip;
 - (g) echipamentul de încercare;
 - (h) carburanți de referință;
 - (i) măsurarea puterii motorului;
 - (j) prevederi specifice pentru a asigura operarea corectă a măsurilor de control al oxidului de azot; astfel de măsuri trebuie să asigure că vehiculele, care necesită un reactiv pentru a respecta valorile limită pentru emisiile de oxid de azot, nu pot funcționa fără un astfel de reactiv.

În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia poate adopta alte măsuri privind norme, încercări și cerințe specifice pentru omologarea de tip.

Articolul 6

Accesul la informație

1. Producătorii trebuie să ofere acces nelimitat și standardizat pentru operatorii independenți la informațiile OBD (diagnosticare la bord) și la informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor.

Se aplică articolele 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.

2. Comisia, în conformitate cu procedura stabilită la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, stabilește și actualizează, pentru punerea în aplicare a alineatului (1) din prezentul articol, specificațiile tehnice privind modul în care informațiile OBD și informațiile privind repararea și întreținerea vehiculelor trebuie furnizate.

În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 39 alineatul (9) din Directiva 2007/46/CE, Comisia poate adopta alte măsuri necesare pentru punerea în aplicare a alineatului (1) din prezentul articol.

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 vehiculul nu este condus fără un reactiv consumabil.

Articolul 8

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

1. Cu efect de la data prevăzută la prima teză în al doilea paragraf de la articolul 16, autoritățile naționale refuză acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip, din motive legate de emisii, oricăror dintre următoarele tipuri noi de motoare sau vehicule care nu respectă prevederile prezentului regulament.

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. Începând cu 1 octombrie 2014, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prevederile prezentului regulament, autoritățile naționale nu vor mai considera valabile certificatele de conformitate, în sensul articolului 26 din Directiva 2007/46/CE și, pe baza argumentelor privind emisiile, vor interzice înregistrarea, comercializarea și intrarea în funcționare a unor astfel de vehicule.

De la aceeași dată și cu excepția cazului înlocuirii motoarelor pentru vehiculele aflate în funcționare, autoritățile naționale vor interzice comercializarea sau folosirea noilor motoare care nu sunt conforme cu prevederile prezentului regulament.

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 primul paragraf din articolul 5 alineatul (4) și 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 vehicule și comercializarea sau utilizarea noilor motoare, atunci când vehiculul sau motoarele vizate respectă prevederile prezentului regulament.

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, autoritățile naționale interzic 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.

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.

Stimulentele respective se aplică tuturor vehiculelor noi introduse pe piața statului membru vizat, care respectă prevederile prezentului regulament. Cu toate acestea, acestea încetează să se aplice la 1 octombrie 2014 cel târziu.

2. Sub rezerva intrării în vigoare a măsurilor de punere în aplicare a prezentului regulament, statele membre pot acorda stimulente financiare pentru adaptarea valorilor limită ale emisiilor, stabilite în anexa I pentru vehiculele în funcțiune și pentru eliminarea vehiculelor care nu sunt conforme cu prezentul regulament.
3. Pentru fiecare tip de autovehicul, stimulentele financiare menționate la alineatele (1) și (2) nu depășesc costurile suplimentare aferente dispozitivelor tehnice montate 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

Sanțiuni

1. Statele membre stabilesc dispozițiile privind penalizările aplicabile pentru încălcarea dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a garanta executarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la [DATA 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] cel târziu, 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 specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea în fabrică sau retragerea omologării de tip;
 - (d) utilizarea strategiilor de invalidare;
 - (e) refuzul de a acorda accesul la informații.

Tipurile de încălcări din partea producătorilor, reparatorilor și operatorilor care fac obiectul unei sancțiuni includ modificarea sistemelor care utilizează un reactiv consumabil.

Tipurile de încălcări din partea operatorilor care fac obiectul unei sancțiuni includ conducerea unui vehicul fără reactiv consumabil.

Articolul 12

Redefinirea specificațiilor

1. După încheierea Programului de măsurare a particulelor al ONU/CEE, desfășurat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor în domeniul autovehiculelor, Comisia ia următoarele măsuri, fără a scădea nivelul privind protecția mediului în cadrul Comunității:
 - (a) introducerea valorilor limită în funcție de numărul particulelor și, după caz, precizarea nivelului admis de componentă de NO₂ în valoarea limită de oxizi de azot în conformitate cu articolul 39 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE;
 - (b) adoptarea procedurii de măsurare pentru numărul particulelor
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 consecință.

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, cerințele și ciclurile de încercare 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.

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 modifică prezentul regulament în consecință.

Articolul 13

Modificări ale 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):
„(j) măsurarea puterii motorului.”
2. La articolul 14, se elimină alineatul (6).

Articolul 14

Modificarea Directivei 2007/46/CE

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

Articolul 15

Abrogare

1. Directiva 80/1269/CEE a Consiliului, Directivele 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE și 2005/78/CE ale Comisiei, precum și Directiva 2005/55/CE se abrogă de la data de 1 octombrie 2014.
2. Trimiterile la directivele abrogate sunt înțelese ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 16

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Prezentul regulament se aplică de la 1 aprilie 2013. Cu toate acestea, articolele 8 alineatul (3) și 10 se aplică de la data intrării în vigoare, iar punctele 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) și 3(d)(i) din anexa II se aplică de la 1 octombrie 2014.

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I

Limitele de emisie Euro VI

	Valori-limită							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	masă PM (mg/kWh)	număr PM (1) (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Notă:

PI = aprindere prin scânteie,

CI = aprindere prin compresie

(1) Un standard numeric urmează a fi definit ulterior

(2) Valorile-limită referitoare la WHSC și WHTC vor fi introduse ulterior, după stabilirea factorilor de corelare privind ciclurile actuale (ESC și ETC)

(3) Nivelul admis de componentă NO₂ în valoarea limită de oxid de azot poate fi definit ulterior.

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) punctul 40 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct 41a:

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	[CE] nr. .../... de inserat numărul acestui regulament]	[L ..., ..., p. ... de inserat trimiterea la acest regulament]	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X				

(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) punctul 40 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct 41a:

	Subiect	Referința actului de reglementare	Trimiterea la Jurnalul Oficial	M ₁
41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele, cu excepția întregului set de cerințe privind diagnosticarea la bord (OBD) și accesul la informații/ Acces la informații	[CE] nr. .../... de inserat numărul acestui regulament]	[L ..., ..., p. ... de inserat trimiterea la acest regulament]	A

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

(a) punctul 40 se elimină;

(b) se inserează următorul punct 41a:

Subiect	Referința actului de reglementare	Astfel cum a fost modificat prin	Aplicabil versiuni
41a Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	[CE) nr. .../... de inserat numărul acestui regulament]		

3. Anexa XI se modifică după cum urmează:

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

(i) punctul 40 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct 41a:

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	[CE) nr. .../... de inserat numărul acestui regulament]	G+H	G+H	G+H	G+H

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

(i) punctul 40 se elimină;

(ii) se introduce următorul punct 41a în tabel:

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	[CE) nr. .../... de inserat numărul acestui regulament]	X	X	X	X	X	X				

(c) la appendicele 4, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctul 40 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct 41a:

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	[CE) nr. .../... de inserat numărul acestui regulament]	H	H	H	H	H				

(d) la apendicele 5, tabelul se modifică după cum urmează:

(i) punctul 40 se elimină;

(ii) se inserează următorul punct 41a:

Articol nr.	Subiect	Referința actului de reglementare	Macara mobilă din categoria N3
41a	Emisii (Euro VI) vehicule grele/acces la informații	[CE) nr. .../... de inserat numărul acestui regulament]	X