

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** ► **M5** REGULAMENTUL (CE) NR. 715/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 20 iunie 2007

privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6). ◀

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 171, 29.6.2007, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► M1	Regulamentul (CE)nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008	L 199	1	28.7.2008
► M2	Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009	L 188	1	18.7.2009
► M3	Regulamentul (UE) nr. 566/2011 al Comisiei din 8 iunie 2011	L 158	1	16.6.2011
► M4	Regulamentul (UE) nr. 459/2012 al Comisiei din 29 mai 2012	L 142	16	1.6.2012
► M5	Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018	L 151	1	14.6.2018

▼ B

▼ M5

**REGULAMENTUL (CE) NR. 715/2007 AL PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

din 20 iunie 2007

**privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește
emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la
vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6).**

▼ B

(Text cu relevanță pentru SEE)

CAPITOLUL I

OBIECTUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectul

(1) Prezentul regulament stabilește cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor („vehiculelor”) și a pieselor de schimb, cum ar fi dispozitivele pentru controlul poluării, în ceea ce privește emisiile acestora.

▼ M5

(2) În afară de aceasta, prezentul regulament stabilește norme privind conformitatea în funcționare, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (OBD) ale vehiculului și măsurarea consumului de combustibil.

▼ B

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică în cazul vehiculelor din categoriile M₁, M₂, N₁ și N₂, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 70/156/CEE, cu o masă de referință de cel mult 2 610 kg.

(2) La cererea producătorului, omologarea de tip acordată în temeiul prezentului regulament poate fi extinsă de la vehiculele care intră sub incidența alineatului (1) la vehiculele M₁, M₂, N₁ și N₂, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 70/156/CEE, cu o masă de referință de cel mult 2 840 kg și care îndeplinesc condițiile prevăzute de prezentul regulament și de măsurile sale de punere în aplicare.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament și al măsurilor sale de punere în aplicare, se aplică următoarele definiții:

1. „vehicul hibrid” înseamnă un vehicul cu cel puțin doi convertori de energie diferiți și două sisteme de stocare de energie (amplasate la bord) diferite care asigură propulsia vehiculului;
2. „vehicule concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice” înseamnă vehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin comprimare din categoria M₁, care pot fi unul din următoarele:

▼B

- (a) vehicule speciale, astfel cum sunt definite de Directiva 70/156/CEE, cu o masă de referință mai mare de 2 000 kg;
- (b) vehicule cu o masă de referință mai mare de 2 000 kg și concepute pentru transportul a 7 sau mai multe persoane, inclusiv conducătorul auto, cu excepția, de la 1 septembrie 2012, a vehiculelor din categoria M₁G, astfel cum sunt definite de Directiva 70/156/CEE;
- sau
- (c) vehicule cu o masă de referință mai mare de 1 760 kg, construite în mod special pentru scopuri comerciale care permit utilizarea de scaune rulante pentru persoane cu handicap fizic în interiorul vehiculului;
3. „masă de referință” înseamnă masa proprie a vehiculului din care se scade masa conducătorului auto de 75 kg și la care se adaugă o masă uniformă de 100 kg;
4. „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;
5. „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;
6. „emisii la țeava de evacuare” înseamnă emisia de poluanți gazoși și particule;
7. „emisii evaporative” înseamnă vaporii de hidrocarburi proveniți din sistemul de alimentare cu carburant al unui vehicul, altele decât emisiile la țeava de evacuare;
8. „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;
9. „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;
10. „dispozitiv de manipulare” înseamnă orice element de proiectare care măsoară temperatura, viteza vehiculului, turația motorului (RPM), raportul de transmisie, depresiunea în galeria de admisie sau orice alt parametru în scopul activării, modulării, întârzierii sau dezactivării funcționării oricărei părți a sistemului de control al emisiilor, care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în condiții care pot fi regăsite, în mod rezonabil, în timpul funcționării și al utilizării normale a vehiculului;

▼ B

11. „dispozitiv pentru controlul poluării” înseamnă acele componente ale unui vehicul care controlează și/sau limitează emisiile la țeava de evacuare și emisiile evaporative;
12. „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;
13. „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 entitate tehnică, astfel cum este definită de Directiva 70/156/CEE;

▼ M5**▼ B**

16. „biocarburanți” înseamnă carburanți lichizi sau gazeți pentru transport produși din biomasă;
17. „vehicul alimentat cu carburanți alternativi” înseamnă un vehicul proiectat astfel încât să poată să funcționeze cu cel puțin unui tip de carburant care poate fi fie de natură gazoasă, la presiunea și temperatura atmosferică, fie derivat din uleiuri în principal neminerale;

▼ M4

18. „motor cu injecție directă” înseamnă un motor care poate funcționa într-un mod în care combustibilul este injectat în aerul de admisie după ce acesta a trecut prin supapele de admisie.

▼ B

CAPITOLUL II

OBLIGAȚIILE PRODUCĂTORILOR REFERITOARE LA OMOLOGAREA DE TIP*Articolul 4***Obligațiile producătorilor**

(1) Producătorii fac dovada faptului că toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulație în interiorul Comunității sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare. De asemenea, producătorii fac dovada faptului că toate dispozitivele noi de schimb pentru controlul poluării și care necesită omologare de tip, vândute sau puse în exploatare în interiorul Comunității, sunt omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu măsurile sale de punere în aplicare.

Aceste obligații cuprind respectarea valorilor-limită la emisii prevăzute în anexa I și a măsurilor de punere în aplicare prevăzute la articolul 5.

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

▼B

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 consecință, măsurile privind conformitatea în funcționare trebuie verificate pe parcursul unei perioade de până la 5 ani sau până la atingerea a 100 000 km, luându-se în considerare prima condiție îndeplinită. Încercarea privind durabilitatea a dispozitivelor pentru controlul poluării efectuată la omologarea de tip trebuie să acopere 160 000 km. Pentru a se conforma acestei probe de durabilitate, producătorii trebuie să aibă posibilitatea de a efectua o încercare de anduranță pe standul de încercare, în conformitate cu măsurile de punere în aplicare menționate la alineatul (4).

Conformitatea în funcționare este verificată în special în cazul emisiilor la țeava de evacuare măsurate în raport cu valorile-limită la emisii prevăzute în anexa I. Pentru a îmbunătăți controlul emisiilor evaporative și al emisiilor la temperatură ambiantă scăzută, procedurile de încercare se revizuiesc de către Comisie.

(3) Producătorii indică valorile referitoare la emisiile de dioxid de carbon și consumul de carburant într-un document pe care îl pun la dispoziția cumpărătorului vehiculului în momentul cumpărării.

(4) Procedurile specifice și cerințele privind punerea în aplicare a alineatelor (2) și (3) se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 15 alineatul (2).

Articolul 5

Cerințe și încercări

(1) Producătorul echipază vehiculele astfel încât componentele care ar putea influența emisiile să fie proiectate, construite și asamblate în așa fel încât să permită vehiculelor, în condiții de utilizare normală, să respecte prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare.

(2) Folosirea dispozitivelor de manipulare care reduc eficiența sistemelor de control a emisiilor este interzisă. Interdicția nu se aplică în următoarele cazuri:

- (a) necesitatea dispozitivului se justifică pentru protecția motorului împotriva deteriorărilor sau a unui accident și pentru funcționarea în siguranță a vehiculului;
- (b) dispozitivul nu funcționează în afară de cerințele privind pornirea motorului;

sau

(c) condițiile sunt incluse, în mod substanțial, în procedurile de încercare prin care se verifică emisiile evaporative și emisiile la țeava de evacuare.

(3) Procedurile, încercările și cerințele specifice privind omologarea de tip prevăzute în prezentul alineat, precum și cerințele privind punerea în aplicare a alineatului (2), care sunt destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentului regulament, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3). Acestea includ adoptarea cerințelor referitoare la:

▼ B

- (a) emisiile la țeava de evacuare, inclusiv ciclurile de încercare, emisiile la temperatură ambientală scăzută, emisiile la turația de mers în gol, opacitatea fumului și funcționarea, respectiv regenerarea corectă a sistemelor de post-tratare;
- (b) emisiile evaporative și emisiile carterului;
- (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 funcționare, conformitatea producției și inspecțiile tehnice;
- (e) măsurarea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de carburant;
- (f) vehiculele hibride și vehiculele alimentate cu carburanți alternativi;
- (g) extinderea omologărilor de tip și a cerințelor pentru micii producători;
- (h) echipamentul de încercare;

▼ M2

▼ B

- (i) carburanții de referință, cum ar fi benzina, motorina, carburanții gazoși și biocarburanții cum ar fi bioetanolul, biomotorina și biogazul;

▼ M2

- (j) măsurarea puterii motorului.

▼ B

Cerințele menționate mai sus se aplică, după caz, vehiculelor indiferent de tipul de carburant utilizat.

▼ M5

▼ B

CAPITOLUL IV

OBLIGAȚIILE STATELOR MEMBRE

*Articolul 10***Omologarea de tip**

(1) Începând de la 2 iulie 2007, la cererea producătorului, autoritățile naționale nu pot refuza, din motive privind emisiile sau consumul de carburant al vehiculelor, să acorde omologarea de tip comunitară sau omologarea de tip națională pentru un tip nou de vehicul, sau interzică înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a unui vehicul nou, în cazul în care vehiculul respectiv respectă prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare și, în special, valorile-limită Euro 5 prevăzute în tabelul 1 din anexa I, sau valorile-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I.

▼B

(2) Începând de la 1 septembrie 2009, respectiv de la 1 septembrie 2010 în cazul vehiculelor din categoria N₁ clasa II și III și din categoria N₂, autoritățile naționale refuză, din motive privind emisiile sau consumul de carburant, să acorde omologarea de tip comunitară sau omologarea de tip națională tipurilor noi de vehicule care nu respectă prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare și, în special, anexele la acesta, cu excepția valorilor-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I. Pentru încercarea privind emisiile la țeava de evacuare, valorile-limită care se aplică vehiculelor concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice sunt aceleași ca și valorile-limită pentru vehiculele din categoria N₁ clasa III.

(3) Începând de la 1 ianuarie 2011, respectiv de la 1 ianuarie 2012 în cazul vehiculelor din categoria N₁ clasa II și III și din categoria N₂ și al vehiculelor concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice, autoritățile naționale au în vedere că, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare și, în special, anexele la acesta, cu excepția valorilor-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE și, pe motive privind emisiile sau consumul de carburant, interzic înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a acestor vehicule. Pentru încercarea privind emisiile la țeava de evacuare, valorile-limită care se aplică vehiculelor concepute pentru a îndeplini nevoi sociale specifice sunt aceleași ca și valorile-limită pentru vehiculele din categoria N₁ clasa III.

(4) Începând de la 1 septembrie 2014, respectiv de la 1 septembrie 2015 în cazul vehiculelor din categoria N₁ clasa II și III și din categoria N₂, autoritățile naționale refuză, din motive privind emisiile sau consumul de carburant, să acorde omologarea de tip comunitară sau omologarea de tip națională tipurilor noi de vehicule care nu respectă prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare și, în special, valorile-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I.

(5) Începând de la 1 septembrie 2015, respectiv de la 1 septembrie 2016 în cazul vehiculelor din categoria N₁ clasa II și III și din categoria N₂, autoritățile naționale au în vedere că, în cazul vehiculelor noi care nu respectă prezentul regulament și măsurile sale de punere în aplicare și, în special, valorile-limită Euro 6 prevăzute în tabelul 2 din anexa I, certificatele de conformitate nu mai sunt valabile în sensul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE și, din motive privind emisiile sau consumul de carburant, interzic înmatricularea, vânzarea și introducerea în circulație a acestor vehicule.

▼M1

(6) Limita de emisii de 5,0 mg/km pentru masa materiilor de particule din tabelele 1 și 2 din anexa I intră în vigoare de la datele de aplicare prevăzute la alineatele (1), 2 și 3.

Limita de emisii de 4,5 mg/km pentru masa materiilor de particule și limita numărului de particule din tabelele 1 și 2 din anexa I intră în vigoare de la 1 septembrie 2011 pentru omologarea de tip a unor noi tipuri de vehicule și de la 1 ianuarie 2013 pentru toate vehiculele noi vândute, înmatriculate sau puse în circulație în Comunitatea Europeană.

▼M4

(7) În cursul unei perioade de până la 3 ani începând cu datele aplicabile prevăzute la alineatele (4) și (5) pentru noile omologări de tip și pentru înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a vehiculelor noi, la alegerea producătorului, vehiculelor cu injecție directă și aprindere prin scânteie li se aplică o limită de 6×10^{12} #/km pentru numărul de particule emise.

▼B*Articolul 11***Omologarea de tip a pieselor de schimb**

(1) 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 și cu măsurile sale de punere în aplicare.

(2) Autoritățile naționale pot continua să acorde extinderi pentru omologarea de tip comunitară în cazul dispozitivelor de schimb pentru controlul poluării, concepute conform reglementărilor anterioare prezentului regulament, în condițiile care se aplicau inițial. Autoritățile naționale interzic vânzarea sau montarea pe un vehicul a unor astfel de dispozitive de schimb pentru controlul poluării, cu excepția cazului în care acestea aparțin unui tip căruia i s-a acordat o omologare de tip relevantă.

(3) Dispozitivele de schimb pentru controlul poluării concepute pentru a fi montate pe vehicule care au primit omologarea de tip înainte de adoptarea cerințelor în materie de omologare de tip a componentelor sunt exceptate de la cerințele prevăzute la alineatele (1) și (2).

*Articolul 12***Stimulente financiare**

(1) Statele membre pot să prevadă stimulente financiare ce se aplică autovehiculelor produse în serie care respectă prevederile prezentului regulament și ale măsurilor sale de punere în aplicare.

Aceste stimulente financiare sunt valabile pentru toate vehiculele noi puse în vânzare pe piața unui stat membru, care respectă cel puțin valorile-limită la emisii prevăzute în tabelul 1 din anexa I înaintea datelor prevăzute la articolul 10 alineatul (3); stimulentele încetează să fie valabile la datele respective.

Stimulentele financiare care se aplică numai vehiculelor ce respectă valorile-limită la emisii prevăzute în tabelul 2 din anexa I pot fi acordate pentru astfel de vehicule noi puse în vânzare pe piața unui stat membru începând cu datele prevăzute la articolul 10 alineatul (3), înaintea datelor menționate la articolul 10 alineatul (5); stimulentele încetează să fie valabile la datele prevăzute la articolul 10 alineatul (5).

(2) Statele membre pot acorda stimulente financiare pentru reechiparea vehiculelor în circulație și pentru scoaterea din uz a vehiculelor care nu sunt conforme.

▼B

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

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

*Articolul 13***Sanctiuni**

(1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării de către producători a dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, adecvate și descurajante. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la 2 ianuarie 2009 și de îndată, cu privire la orice modificare ulterioară.

(2) Fac obiectul unei sancțiuni încălcările sub forma unor:

- (a) declarații false din timpul procedurilor de omologare sau procedurile care conduc la rechemare;
- (b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea de tip sau privind conformitatea în funcționare;
- (c) nefurnizarea datelor sau specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemare sau la retragerea omologării de tip;
- (d) utilizarea dispozitivelor de manipulare.

▼M5

▼B

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE*Articolul 14***Redefinirea specificațiilor**

(1) Comisia examinează includerea emisiilor de metan în calculul emisiilor de dioxid de carbon. Dacă este necesar, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere privind măsurile de măsurare sau limitare a emisiilor de metan.

(2) După încheierea Programului de măsurare a particulelor al CEE-ONU, derulat sub auspiciile Forumului mondial pentru armonizarea reglementărilor privind vehiculele, și până la data intrării în vigoare a normei Euro 6, Comisia adoptă următoarele măsuri menite să modifice elementele neesențiale din prezentul regulament, între altele prin completarea acestuia, fără a reduce nivelul-țintă existent în materie de mediu:

▼B

- (a) modificarea prezentului regulament în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3), în vederea actualizării valorilor-limită privind masa particulelor prevăzute în anexa I la prezentul regulament și introducerii valorilor-limită privind numărul particulelor în anexa respectivă, astfel încât să existe o corelare în linii mari cu valorile-limită masice pentru motoarele alimentate cu benzină și motorină;
- (b) adoptarea unei proceduri revizuite de măsurare a particulelor și a unei valori-limită pentru numărul de particule, în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3).

(3) Comisia monitorizează procedurile, încercările și cerințele menționate la articolul 5 alineatul (3), precum și ciclurile de încercare efectuate pentru măsurarea emisiilor. Dacă în urma analizei se constată că acestea nu mai sunt adecvate sau nu mai reflectă emisiile reale, ele se adaptează astfel încât să reflecte în mod adecvat emisiile generate de circulația reală pe șosea. Măsurile necesare care sunt menite să modifice elementele neesențiale din prezentul regulament, prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 15 alineatul (3).

(4) Comisia monitorizează poluanții care fac obiectul cerințelor și încercărilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3). Dacă ajunge la concluzia că este necesară reglementarea emisiilor pentru alți poluanți, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a prezentului regulament în conformitate.

(5) Comisia monitorizează valorile-limită la emisiile prevăzute în tabelul 4 din anexa I pentru emisiile de monoxid de carbon și de hidrocarburi la țeava de evacuare după încercarea de pornire la rece și prezintă, dacă este cazul, o propunere Parlamentului European și Consiliului în vederea reducerii valorilor-limită la emisii.

▼M2

▼B*Articolul 15***Comitologie**

- (1) Comisia este asistată de un comitet.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din aceasta.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

- (3) 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 această decizie.

▼B*Articolul 16***Modificări ale Directivelor 70/156/CEE și 2005/55/CE**

(1) Directiva 70/156/CEE se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

(2) Directiva 2005/55/CE se modifică prin prezentul regulament după cum urmează:

(a) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind omologarea de tip a vehiculelor grele și a motoarelor în ceea ce privește emisiile provenind de la acestea (Euro IV și V)”.

(b) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

(a) «vehicul» înseamnă orice autovehicul astfel cum este definit la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE cu o masă de referință mai mare de 2 610 kg;

(b) «motor» înseamnă sursa de propulsie motrice a unui vehicul pentru care se poate acorda omologarea de tip ca entitate tehnică, astfel cum este definită la articolul 2 din Directiva 70/156/CEE;

(c) «vehicul cu performanțe avansate privind protecția mediului (EEV)» înseamnă un vehicul propulsat de un motor care respectă valorile-limită opționale la emisii de la rândul C din tabelele prevăzute la punctul 6.2.1 al anexei I.”.

(c) Punctul 1 din anexa I se înlocuiește cu următorul text:

„1. Prezenta directivă se aplică în cazul controlului poluanților gazoși și particulelor, duratei de viață a dispozitivelor pentru controlul emisiilor, conformității în funcționare și a sistemelor de diagnosticare la bord (OBD) ale tuturor autovehiculelor, precum și motoarelor prevăzute la articolul 1, cu excepția vehiculelor din categoriile M₁, N₁, N₂ și M₂ pentru care s-a acordat omologarea de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 (*).

(*) JO L 171, 29.6.2007, p. 1”.

▼B*Articolul 17***Abrogare**

(1) Următoarele directive se abrogă de la data de 2 ianuarie 2013:

- Directiva 70/220/CEE,
- Directiva 72/306/CEE,
- Directiva 74/290/CEE,
- Directiva 77/102/CEE,
- Directiva 78/665/CEE,
- Directiva 80/1268/CEE,
- Directiva 83/351/CEE,
- Directiva 88/76/CEE,
- Directiva 88/436/CEE,
- Directiva 89/458/CEE,
- Directiva 91/441/CEE,
- Directiva 93/59/CEE,
- Directiva 93/116/CE,
- Directiva 94/12/CE,
- Directiva 96/44/CE,
- Directiva 96/69/CE,
- Directiva 98/69/CE,
- Directiva 98/77/CE,
- Directiva 1999/100/CE,
- Directiva 1999/102/CE,
- Directiva 2001/1/CE,
- Directiva 2001/100/CE,
- Directiva 2002/80/CE,
- Directiva 2003/76/CE,
- Directiva 2004/3/CE.

(2) Anexele II și V la Directiva 89/491/CEE a Comisiei din 17 iulie 1989 de adaptare la progresul tehnic a Directivelor 70/157/CEE, 70/220/CEE, 72/245/CEE, 72/306/CEE, 80/1268/CEE și 80/1269/CEE ale Consiliului cu privire la autovehicule ⁽¹⁾ se elimină începând de la 2 ianuarie 2013.

(3) Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

⁽¹⁾ JO L 238, 15.8.1989, p. 43.

▼B

(4) Statele membre abrogă legislația lor de punere în aplicare adoptată în conformitate cu directivele menționate la alineatul (1) începând de la 2 ianuarie 2013.

*Articolul 18***Intrare în vigoare**

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Prezentul regulament se aplică de la 3 ianuarie 2009, cu excepția articolului 10 alineatul (1) și a articolului 12 care se aplică de la 2 iulie 2007.

(3) Modificările sau măsurile de punere în aplicare menționate la articolul 5 alineatul (3) și la articolul 14 alineatul (6) se adoptă până la 2 iulie 2008.

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



ANEXA I

VALORILE-LIMITĂ LA EMISII



Tabelul 1

Limite de emisii Euro 5

Categoria	Clasa	Masa de referință (RM) (kg)	Valori limită														
			Masa monoxidului de carbon (CO)		Masa hidrocarburilor totale (THC)		Masa hidrocarburilor nemetan (NMHC)		Masa oxizilor de azot (NO _x)		Masa combinată a hidrocarburilor și oxizilor de azot (THC + NO _x)		Masa materiei de particule (PM)		► <u>M4</u> Număr de particule (PN) ◀		
			L ₁ (mg/km)	CI	L ₂ (mg/km)	CI	L ₃ (mg/km)	CI	L ₄ (mg/km)	CI	L ₂ + L ₄ (mg/km)	CI	L ₅ (mg/km)	CI	L ₆ (#/km)	PI	CI
M	—	Toate	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	—	6,0 × 10 ¹¹
			1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	—	6,0 × 10 ¹¹
			2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Toate	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	—	6,0 × 10 ¹¹
			2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	—	6,0 × 10 ¹¹

Cheie: PI = Aprindere prin scântee, CI = Aprindere prin comprimare

►M3 ◀

(3) Standardele masei de particule la aprinderea prin scântee se aplică doar în cazul vehiculelor cu motor cu injecție directă.

Tabelul 2
Limite de emisii Euro 6

Categorie	Clasa	Masă de referință (MR) (kg)	Valori limită														
			Masa monoxidului de carbon (CO)		Masa totală de hidrocarburi (THC)		Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)		Masa oxizilor de azot (NO _x)		Masa combinată de hidrocarburi și de oxizi de azot (THC + NO _x)		Masa particulelor (PM) ⁽¹⁾		Numărul de particule (PN)		
			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 (#/km)	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M	—	Toate	1 000	100	68	60	80	—	170	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	1 000	500	—	—	—
			1 000	100	68	60	80	—	170	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	1 000	500	—	—	—
N ₁	I	MR ≤ 1 305	1 810	130	90	75	105	—	195	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	1 810	630	—	—	—
			2 270	160	108	82	125	—	215	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	2 270	740	—	—	—
N ₂	—	Toate	2 270	160	108	82	125	—	215	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	2 270	740	—	—	—
			2 270	160	108	82	125	—	215	4,5	—	6,0 × 10 ¹¹	2 270	740	—	—	—

Legendă: PI = Aprindere prin scântei, CI = Aprindere prin compresie

⁽¹⁾ O limită de 5,0 mg/km pentru masa de particule emise se aplică la vehiculele omologate de tip în conformitate cu limitele de emisii din prezentul tabel definite conform protocolului anterior de măsurare a masei particulelor, dinainte de 1.9.2011.

⁽²⁾ Valorile limită pentru masa și numărul de particule pentru motoarele cu aprindere prin scântei se aplică numai în cazul vehiculelor echipate cu motoare cu injecție directă.

⁽³⁾ În termen de trei ani de la datele specificate la articolul 10 alineatele (4) și (5) pentru noile omologări de tip și, respectiv, pentru noile vehicule, la cererea producătorului, se aplică o limită pentru numărul de particule emise de 6,0 × 10¹² #/km la vehiculele Euro 6 cu aprindere prin scântei și injecție directă. Cel târziu până la aceste date, se implementează o metodă de încercare pentru omologarea de tip care să garanteze limitarea efectivă a emisilor de particule ale vehiculelor în condiții reale de conducere.

▼B*Tabelul 3***Valori-limită ale emisiilor pentru încercarea privind emisiile evaporative**

Masa emisiilor evaporative (g/încercare)
2,0

*Tabelul 4***Valori-limită pentru emisiile de monoxid de carbon și de hidrocarburi la țeava de evacuare după încercarea de pornire la rece**

Temperatură de încercare 266 K (−7 ° C)			
Categoria vehi- culului	Clasa	Masa monoxidului de carbon (CO) L ₁ (g/km)	Masa hidrocarburilor (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



ANEXA II

Modificări ale Directivei 70/156/CEE

Directiva 70/156/CEE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, după ultima liniuță, se adaugă următoarea teză:

„Dacă în prezenta directivă se face trimitere la o directivă individuală sau la un regulament individual, aceasta include și actele de punere în aplicare ale acestora.”.

2. Cuvintele „sau regulament individual” se adaugă după cuvintele „directivă individuală” în următoarele dispoziții:

articolul 2 prima liniuță; articolul 2 a noua liniuță; articolul 2 a zecea liniuță; articolul 2 a paisprezecea liniuță; articolul 3 alineatul (1); articolul 3 alineatul (4); articolul 4 alineatul (1) litera (c); articolul 4 alineatul (1) litera (d); articolul 5 alineatul (5); articolul 6 alineatul (3); articolul 7 alineatul (2); articolul 13 alineatul (4); articolul 13 alineatul (5); anexa 1 primul paragraf; anexa III partea III; anexa IV partea II primul alineat; anexa V punctul 1 litera (a); anexa V punctul 1 litera (b); anexa V punctul 1 litera (c); anexa VI, pagina 2 a certificatului de omologare CE de tip a vehiculelor; anexa VII punctul 1 secțiunea 4; anexa VII nota de subsol 1; anexa X punctul 2.1.; anexa X punctul 3.3.; anexa XI apendicele 4, Semnificația literelor: X; anexa XII secțiunea B punctul 2; anexa XIV punctul 2 litera (a); anexa XIV punctul 2 litera (c); anexa XIV punctul 2 litera (d).

3. Cuvintele „sau regulament individual” se adaugă după cuvintele „directive individuale” în următoarele dispoziții:

articolul 2 a opta liniuță; articolul 3 alineatul (1); articolul 3 alineatul (2); articolul 4 alineatul (1) litera (a) prima și a doua liniuță; articolul 4 alineatul (1) litera (b); articolul 4 alineatul (3); articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf; articolul 5 alineatul (6); articolul 8 alineatul (2); articolul 8 alineatul (2) litera (c); articolul 9 alineatul (2); articolul 10 alineatul (2); articolul 11 alineatul (1); articolul 13 alineatul (2); articolul 14 alineatul (1) punctul (i); Lista anexelor: titlul anexei XIII; anexa I primul paragraf; anexa IV partea I primul și al doilea rând; anexa IV partea II nota de subsol 1 la tabel; anexa V punctul 1 litera (b); anexa V punctul 3; anexa V punctul 3 litera (a); anexa V punctul 3 litera (b); anexa VI punctele 1 și 2; anexa VI pagina 2 a certificatului de omologare CE de tip a vehiculelor; anexa X punctul 2.2; anexa X punctul 2.3.5; anexa X punctul 3.5; anexa XII titlul; anexa XIV punctul 1.1; anexa XIV punctul 2 litera (c);

4. Cuvintele „sau regulament” se adaugă după cuvântul „directivă” în următoarele dispoziții:

Articolul 5 alineatul (3) al treilea paragraf; anexa IV partea I nota de subsol X la tabel; anexa VI pagina 2 a certificatului de omologare CE de tip a vehiculelor, capul de tabel; anexa VII punctul 1 secțiunea 2; anexa VII punctul 1 secțiunea 3; anexa VII punctul 1 secțiunea 4; anexa VIII punctele 1, 2, 2.1, 2.2 și 3; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele complete sau completate din categoria M₁ punctele 45, 46.1 și 46.2; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele complete sau completate din categoriile M₂ și M₃ punctele 45 și 46.1; anexa IX pagina 2 pentru vehicule complete sau completate din categoria N₁, N₂ și N₃ punctele 45 și 46.1; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoria M₁ punctele 45 și 46.1; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoriile M₂ și M₃ punctele 45 și 46.1; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoriile N₁, N₂ și N₃ punctele 45 și 46.1; anexa X nota de subsol 2; anexa X punctul 1.2.2; anexa XI, apendicele 4, Semnificația literelor: N/A; anexa 15, capul de tabel.

▼B

Cuvintele „sau regulamente” se adaugă după cuvântul „directive” în următoarele dispoziții:

anexa IX pagina 2 pentru vehiculele complete sau completate din categoria M₁; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele complete sau completate din categoriile M₂ și M₃; anexa IX pagina 2 pentru vehicule complete sau completate din categoria N₁, N₂ și N₃; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoria M₁; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoriile M₂ și M₃; anexa IX pagina 2 pentru vehiculele incomplete din categoriile N₁, N₂ și N₃; anexa XV.

5. La articolul 8 alineatul (2) litera (c) se adaugă cuvintele „sau regulamentul/regulamentele” după cuvintele „directiva/directivele”.
6. În anexa IV partea I capul de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Obiect	Numărul directivei/ regulamentului	Referința în Jurnalul Oficial	Aplicabilitate											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
2. Emisii/ acces la informații	.../.../CE (CE) nr. .../...	L ..., ..., p. ...	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾		X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾							

(¹) Pentru vehiculele cu o masă de referință de cel mult 2 610 kg. La cererea producătorului se poate aplica vehiculelor cu masă de referință de cel mult 2 840 kg.”

7. În anexa IV partea I punctele 11 și 39 se elimină.
8. În anexa VII punctul 4 se adaugă cuvintele „sau regulament” după cuvintele „în cazul unei directive”.
9. În anexa VII punctul 5 se adaugă cuvintele „sau ultimul regulament” după cuvintele „cea mai recentă directivă”.
10. În anexa XI apendicele 1 capul de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Număr	Obiect	Numărul directivei/ regulamentului	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
2	Emisii/acces la informații	.../.../CE (CE) nr. .../...	Q	G + Q	G + Q”	

11. În anexa XI apendicele 1 punctele 11 și 39 se elimină.
12. În anexa XI apendicele 2 capul de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Număr	Obiect	Numărul directivei/ regulamentului	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emisii/acces la informații	.../.../CE (CE) nr. .../...	A	A		A	A”					

13. În anexa XI apendicele 2 punctele 11 și 39 se elimină.

▼B

14. În anexa XI apendicele 3 denumirea capului de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Număr	Obiect	Numărul directivei/regulamentului	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Emisii/acces la informații	.../.../CE (CE) nr. .../...	Q		Q	Q”					

15. În anexa XI apendicele 3 punctul 11 se elimină.
16. În anexa XI apendicele 4 capul de tabel și punctul 2 se înlocuiesc după cum urmează:

„Număr	Obiect	Numărul directivei/regulamentului	Automacaralele din categoria N
2	Emisii/acces la informații	.../.../CE (CE) nr. .../...	N/A”

17. În anexa XI apendicele 4 punctul 11 se elimină.