

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

► **B** **UREDBA (ES) št. 595/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**
z dne 18. junija 2009

o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 188, 18.7.2009, str. 1)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
► <u>M1</u>	Uredba Komisije (EU) št. 582/2011 z dne 25. maja 2011	L 167	1	25.6.2011
► <u>M2</u>	Uredba Komisije (EU) št. 133/2014 z dne 31. januarja 2014	L 47	1	18.2.2014

popravljen z:

► **C1** Popravek, UL L 200, 31.7.2009, str. 52 (595/2009)



UREDBA (ES) št. 595/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 18. junija 2009

o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem mora biti zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen je bil vzpostavljen celovit sistem Skupnosti za homologacijo motornih vozil. Tehnične zahteve za podelitev homologacije motornim vozilom glede na emisije bi morale biti zato usklajene, da bi se izognili zahtevam, ki se od države do države razlikujejo, in da bi zagotovili visoko raven varstva okolja.
- (2) Ta uredba je nova posamična uredba v okviru postopka Skupnosti za podelitev homologacije v skladu z Direktivo 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) ⁽³⁾. Priloge IV, VI in XI k navedeni direktivi bi bilo treba ustrezno spremeniti.
- (3) Na zahtevo Evropskega parlamenta je bil v zakonodajo Skupnosti na področju vozil uveden nov ureditveni pristop. Tako bi morala ta uredba določati zgolj temeljne določbe o emisijah vozil, tehnične specifikacije pa bi bilo treba določiti z izvedbenimi ukrepi, sprejetimi po postopkih komitologije.

⁽¹⁾ UL C 211, 19.8.2008, str. 12.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 16. decembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 8. junija 2009.

⁽³⁾ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

▼B

- (4) Šesti okoljski akcijski program Skupnosti, ki je bil sprejet s Sklepom št. 1600/2002/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. julija 2002 ⁽¹⁾, opredeljuje potrebo po zmanjšanju onesnaženosti do ravni, pri kateri se kar najbolj zmanjšajo škodljive posledice za zdravje ljudi, ob upoštevanju zlasti občutljivejših skupin prebivalstva in okolja kot celote. Zakonodaja Skupnosti je vzpostavila ustrezne standarde za kakovost zunanjega zraka za varovanje zdravja ljudi, še zlasti občutljivejših posameznikov, in za nacionalne zgornje meje emisij. Po svojem sporočilu z dne 4. maja 2001, s katerim je bil vzpostavljen program „Čist zrak za Evropo“ (CAFE), je Komisija 21. septembra 2005 sprejela še eno sporočilo z naslovom „Tematska strategija o onesnaževanju zraka“. Eden izmed sklepov te tematske strategije je, da je za doseg ciljev EU glede kakovosti zraka potrebno nadaljnje zmanjšanje emisij v prevoznem sektorju (zračnem, pomorskem in kopenskem prevozu), v gospodinjstvih in v energetske, kmetijske in industrijske sektorju. V tem okviru bi se bilo treba z nalogo zniževanja emisij vozil spoprijeti v sklopu celostne strategije. Standardi Euro VI sodijo med ukrepe, ki so bili oblikovani za zmanjšanje dejanskih emisij onesnaževal zraka iz vozil v uporabi, kot so trdna onesnaževala, in predhodnikov ozona, kot so dušikovi oksidi (NO_x) in ogljikovodiki.
- (5) Da bi dosegli cilje EU glede kakovosti zraka, si je treba trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil. Industrija bi zato morala imeti na voljo jasne informacije o prihodnjih mejnih vrednostih emisij ter dovolj časa za njihovo doseg in potreben tehnični razvoj.
- (6) Še zlasti je za izboljšanje kakovosti zraka in upoštevanje mejnih vrednosti onesnaževanja ter nacionalnih zgornjih mej emisij potrebno zmanjšanje emisij NO_x iz težkih vozil. Določanje mejnih vrednosti emisij NO_x v zgodnji fazi bo proizvajalcem vozil po celotni Evropski uniji omogočilo dolgoročno gotovost načrtovanja.
- (7) Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki iz tega izhajajo, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka, nižji stroški zdravstva in podaljšanje življenjske dobe.
- (8) Neomejen dostop do informacij o popravilu vozil prek standardizirane oblike, ki jo je mogoče uporabiti za pridobitev tehničnih informacij, ter uspešna konkurenca na trgu storitev informiranja o popravilu in vzdrževanju vozil sta nujna za izboljšanje delovanja notranjega trga, zlasti glede prostega pretoka blaga, svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev. Velik del takih informacij je povezanih z vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu (OBD) in njihovimi interakcijami z drugimi sistemi vozila. Treba je določiti tehnične specifikacije, ki bi jih morali proizvajalci glede določb o informacijah upoštevati pri oblikovanju svojih spletnih strani, skupaj z usmerjenimi ukrepi za zagotovitev ustreznega dostopa za mala in srednje velika podjetja (MSP).

⁽¹⁾ UL L 242, 10.9.2002, str. 1.

▼B

- (9) Komisija bi morala najkasneje do 7. avgusta 2013 pregledati delovanje sistema neomejenega dostopa do vseh informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, da se ugotovi, ali bi bilo primerno vse določbe, s katerimi je urejen dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, združiti v revidirani okvirni zakonodaji o homologaciji. Če bodo določbe, ki urejajo dostop do takšnih informacij, združene na ta način, bi bilo treba ustrezne določbe iz te uredbe razveljaviti pod pogojem, da se ohranijo obstoječe pravice do dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.

- (10) Komisija bi morala spodbujati razvoj mednarodne standardne oblike neomejenega in standardiziranega dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, na primer prek Evropskega odbora za standardizacijo (CEN).

- (11) Nujno je treba pripraviti skupen evropski standard za obliko OBD informacij v vozilu ter informacij o popravilu in vzdrževanju vozila. Dokler ta standard ne bo sprejet, bi morale biti OBD informacije v vozilu ter informacije o popravilu in vzdrževanju za težka vozila predstavljene na lahko dostopen način in v obliki, ki zagotavlja nediskriminacijski dostop. Informacije bi morale biti na voljo na internetnih straneh proizvajalcev ali, če to ni izvedljivo zaradi narave informacij, v drugi ustrezni obliki.

- (12) Komisija bi morala spremljati emisije, ki še niso pravno urejene in ki so posledica širše uporabe novih sestav goriva, tehnologije motorjev in sistemov za uravnavanje emisij. Komisija bi tudi morala po potrebi Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti predloge o ureditvi takšnih emisij.

- (13) Primerno je spodbujati uvedbo vozil na alternativna goriva, ki imajo lahko nizke emisije NO_x in trdnih delcev. Zato bi bilo treba uvesti mejne vrednosti za ogljikovodike, nemetanske ogljikovodike in metan.

- (14) Da bi zagotovili nadzor nad emisijami izredno majhnih delcev trdnih onesnaževal (PM 0,1 µm in manj), bi morali Komisiji podeliti pooblastila, da sprejme pristop, ki bo poleg trenutno uporabljenega pristopa na podlagi mase delcev temeljil tudi na številu delcev trdnih onesnaževal. Pri pristopu, ki temelji na številu delcev trdne snovi, bi se morali uporabiti rezultati Programa za merjenje delcev (PMD) Gospodarske komisije ZN za Evropo (UN/ECE), pristop pa bi moral biti v skladu z obstoječimi ambicioznimi cilji varovanja okolja.

- (15) Za uresničitev teh okoljskih ciljev je smiselno pokazati, da bodo mejne vrednosti števila delcev verjetno odražale največjo učinkovitost, ki jo je trenutno mogoče doseči s filtri za delce z uporabo najboljše razpoložljive tehnologije.

▼B

- (16) Komisija bi morala kot preskusni postopek sprejeti svetovno harmonizirane vozne cikle, ki so podlaga za predpise o emisijah pri podeljevanju ES-homologacije. Proučiti bi bilo treba tudi uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij za preverjanje dejanskih emisij vozil v uporabi in uvedbo postopkov za nadzor emisij izven pogojev preskusnega cikla.

- (17) Naknadno opremljanje težkih vozil s filtri za trdne delce pri dizelskih motorjih bi lahko vodilo k povečanju emisij dušikovega dioksida (NO₂). Komisija bi morala zato v okviru tematske strategije o onesnaževanju zraka pripraviti zakonodajni predlog za uskladitev nacionalnih zakonodaj o naknadnem opremljanju in zagotoviti, da bodo vanje vključene okoljevarstvene zahteve.

- (18) OBD sistemi so pomembni za uravnavanje emisij med uporabo vozila. Zaradi pomembnosti uravnavanja emisij v realnih okoliščinah bi morala Komisija redno pregledovati zahteve za take sisteme in tolerančni prag za spremljanje napak.

- (19) Komisija bi morala za spremljanje prispevka tega sektorja kot celote h globalnim emisijam toplogrednih plinov vpeljati merjenje porabe goriva in emisij ogljikovega dioksida (CO₂) iz težkih vozil.

- (20) Za spodbujanje trga čistih in energetske učinkovitih vozil bi morala Komisija preučiti izvedljivost in oblikovanje opredelitve in metodologije porabe energije in emisij CO₂ za celotna vozila in ne le za motorje, ne da bi to vplivalo na uporabo virtualnih in dejanskih preskušanj. V takšno opredelitev in metodologijo bi bilo treba vključiti tudi alternativne zamisli za prenos moči (npr. hibridna vozila) in rezultate izboljšav na vozilih, kot so aerodinamičnost, masa, nosilnost in kotalni upor. Če je mogoče najti ustrezno metodo za predstavitev in primerjavo, bi bilo treba izračunano porabo goriva in emisije CO₂ za posamezne tipe vozil dati na voljo javnosti.

- (21) Da bi bolje nadzorovali dejanske emisije vozil v uporabi, vključno z emisijami izven pogojev preskusnega cikla, in olajšali postopek skladnosti vozil v prometu, bi bilo treba v primernem časovnem okviru sprejeti metodologijo preskušanja in zahteve učinkovitosti, ki temeljijo na uporabi prenosnih sistemov za merjenje emisij.

- (22) Da bi izpolnili cilje glede kakovosti zraka, bi morala Komisija uvesti usklajene predpise za zagotavljanje, da so emisije izven pogojev preskusnega cikla iz težkih motorjev in vozil pod ustreznim nadzorom pri širokem izboru različnih delovnih in okoljskih pogojev.

- (23) Pravilno delovanje sistema za naknadno obdelavo, zlasti v primeru NO_x, je temeljna zahteva za izpolnjevanje vzpostavljenih standardov za emisije onesnaževal. V tej povezavi bi bilo treba uvesti ukrepe, ki zagotavljajo ustrezno delovanje sistemov na podlagi uporabe reagentov.

▼B

- (24) Države članice imajo možnost, da s finančnimi spodbudami pospešijo dajanje v promet vozil, ki izpolnjujejo zahteve, sprejete na ravni Skupnosti. Ta uredba ne bi smela posegati v pravico držav članic, da vključijo emisije v metodo za izračun davka na vozila.
- (25) Države članice bi se morale pri pripravi ukrepov, s katerimi bi zagotovile naknadno opremljanje obstoječih težkih vozil, opirati na standarde Euro VI.
- (26) Države članice bi morale določiti pravila o kaznih za kršitve določb te uredbe in zagotoviti njihovo izvajanje. Predvidene kazni bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (27) Zahteve glede moči motorjev motornih vozil iz Direktive Sveta 80/1269/EGS z dne 16. decembra 1980 o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na moč motorja motornih vozil ⁽¹⁾, bi bilo treba vključiti v to uredbo in Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ⁽²⁾. Uredbo (ES) št. 715/2007 bi bilo treba zato ustrezno spremeniti, Direktivo 80/1269/EGS pa razveljaviti.
- (28) Da bi poenostavili zakonodajo Skupnosti, je primerno sedanjo zakonodajo na področju emisij iz težkih vozil, to je Direktivo 2005/55/ES ⁽³⁾ in Direktivo Komisije 2005/78/ES ⁽⁴⁾, zamenjati z uredbo. Uporaba uredbe bi morala zagotoviti, da se podrobne tehnične določbe neposredno uporabljajo za proizvajalce, homologacijske organe in tehnične službe in da se jih lahko hitro in učinkovito posodablja. Zato bi bilo treba direktivi 2005/55/ES in 2005/78/ES razveljaviti, Uredbo (ES) št. 715/2007 pa ustrezno spremeniti.
- (29) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ UL L 375, 31.12.1980, str. 46.

⁽²⁾ UL L 171, 29.6.2007, str. 1.

⁽³⁾ Direktiva 2005/55/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. septembra 2005 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti emisijam plinastih in trdnih onesnaževal iz motorjev na kompresijski vžig, ki se uporabljajo v vozilih, ter emisijam plinastih onesnaževal iz motorjev na prisilni vžig, ki za gorivo uporabljajo zemeljski plin ali utekočinjeni naftni plin in se uporabljajo v vozilih (UL L 275, 20.10.2005, str. 1).

⁽⁴⁾ Direktiva Komisije 2005/78/ES z dne 14. novembra 2005 o izvajanju Direktive 2005/55/ES in o spremembi prilog I, II, III, IV in VI k navedeni Direktivi (UL L 313, 29.11.2005, str. 1).

⁽⁵⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

▼B

- (30) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za uvedbo mejne vrednosti števila delcev v Prilogi I, za morebitno določanje vrednosti dopustne ravni sestavine NO₂ v mejni vrednosti NO_x, za uvedbo posebnih postopkov, preskusov in zahtev za homologacijo, kot tudi postopka za merjenje števila delcev, ter za sprejetje ukrepov glede emisij izven pogojev preskusnega cikla, uporabe prenosnih sistemov za merjenje emisij, dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter preskusnih ciklov, ki se uporabljajo pri merjenju emisij. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (31) Ker ciljev te uredbe, in sicer uresničitve notranjega trga z uvedbo skupnih tehničnih zahtev glede emisij motornih vozil in zagotovitve dostopa do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil neodvisnim izvajalcem na enaki podlagi kot pooblaščenim trgovcem in vzdrževalcem, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker te cilje lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina

Ta uredba določa skupne tehnične zahteve za podelitev homologacije za motorna vozila, motorje in nadomestne dele glede na njihove emisije.

Ta uredba določa tudi pravila za skladnost vozil in motorjev v uporabi, trajnost naprav za uravnavanje onesnaževanja, OBD sisteme, merjenje porabe goriva in emisij CO₂ ter dostop do OBD na vozilu ter o popravilu in vzdrževanju vozil.

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorij M₁, M₂, N₁, in N₂, kakor so opredeljena v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES in katerih referenčna masa presega 2 610 kg, in za vsa motorna vozila kategorij M₃ in N₃, kakor so opredeljena v navedeni prilogi.

Ta uredba se uporablja brez poseganja v člen 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007.

▼B

Na zahtevo proizvajalca se homologacija dodelanega vozila, izdana v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, razširi na njegovo nedodelano vozilo z referenčno maso, ki ne presega 2 610 kg. Homologacije se razširijo, če proizvajalec lahko dokaže, da vse kombinacije nadgradnje, s katerimi bo po pričakovanjih nadgrajeno nedodelano vozilo, povečujejo referenčno maso vozila nad 2 610 kg.

Na zahtevo proizvajalca se homologacija vozila, izdana v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, razširi na njegove variante in izvedenke, katerih referenčna masa presega 2 380 kg, pod pogojem, da izpolnjuje tudi zahteve v zvezi z merjenjem emisij toplogrednih plinov in porabe goriva, uvedene z Uredbo (ES) št. 715/2007 in njenimi izvedbenimi ukrepi.

*Člen 3***Opredelitev pojmov**

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve:

1. „motor“ pomeni pogonski vir vozila, za katerega se kot samostojni tehnični enoti, opredeljeni v točki 25 člena 3 Direktive 2007/46/ES, lahko podeli homologacija;
2. „plinasta onesnaževala“ pomeni emisije izpušnih plinov ogljikovega monoksida, NO_x, izraženih z ekvivalentom NO₂, in ogljikovodikov;
3. „trdna onesnaževala“ pomeni sestavine izpušnih plinov, ki se pri najvišji temperaturi 325 K (52 °C) odstranijo iz razredčenih izpušnih plinov s filtri, opisanimi v preskusnem postopku za preverjanje povprečnih emisij iz izpušne cevi;
4. „emisije iz izpušne cevi“ pomeni emisije plinastih in trdnih onesnaževal;
5. „okrov ročične gredi“ pomeni prostore v motorju ali zunaj njega, ki so z notranjimi ali zunanji kanali povezani z oljnim koritom in skozi katere lahko uhajajo plini in hlapi;
6. „naprava za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni tiste dele vozila, ki uravnavajo in/ali omejujejo emisije iz izpušne cevi;
7. „vgrajen sistem za diagnostiko na vozilu (OBD)“ pomeni sistem v vozilu ali povezan z motorjem, ki lahko odkrije napake in po potrebi nanje opozori prek sistema za opozarjanje ter s podatki, shranjenimi v računalniškem pomnilniku, prepozna verjetno področje napačnega delovanja in te podatke sporoči v sistem izven vozila;
8. „odklopna strategija“ pomeni strategijo za uravnavanje emisij, ki zmanjšuje učinkovitost naprav fza uravnavanje emisij pod pogoji okolja ali delovanja motorja pri normalnem delovanju vozila ali izven postopkov homologacijskih preskusov;

▼B

9. „originalna naprava za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni napravo za uravnavanje onesnaževanja ali sestav takšnih naprav, ki so vključene v homologacijo zadevnega vozila;
10. „nadomestna naprava za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni napravo za uravnavanje onesnaževanja ali sestav takšnih naprav, ki so namenjene za nadomestitev originalne naprave za uravnavanje onesnaževanja in se jih lahko odobri kot samostojno tehnično enoto, kakor je opredeljena v točki 25 člena 3 Direktive 2007/46/ES;
11. „informacije o popravilu in vzdrževanju vozila“ pomeni vse informacije, potrebne za diagnozo, servisiranje, pregled, periodične kontrole, popravilo, ponovno programiranje, ponovno vključitev vozila ali diagnostično podporo vozilu na daljavo, ki jih proizvajalec zagotovi svojim pooblaščenim trgovcem in serviserjem, vključno z vsemi poznejšimi spremembami in dopolnili takšnih informacij. Te informacije vključujejo vse informacije, potrebne za vgradnjo delov ali opreme v vozila;
12. „proizvajalec“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki je homologacijskemu organu odgovorna za vse vidike homologacijskega postopka ali postopka izdaje soglasja in za zagotavljanje skladnosti proizvodnje. Ni nujno, da je ta fizična ali pravna oseba neposredno vključena v vse stopnje izdelave vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, ki je predmet homologacijskega postopka;
13. „neodvisni izvajalec“ pomeni podjetja, ki niso pooblaščen trgovci in serviserji, so pa neposredno ali posredno vključena v popravilo in vzdrževanje motornih vozil, zlasti serviserje, proizvajalce ali distributerje servisne opreme, orodij ali nadomestnih delov, izdajatelje tehničnih informacij, avtomobilske klube, izvajalce pomoči pri okvarah vozil na cesti, izvajalce pregledov in preskušanj, ponudnike usposabljanj za vgrajevalce, proizvajalce in serviserje opreme za vozila na alternativna goriva;
14. „vozilo na alternativno gorivo“ pomeni vozilo, ki je načrtovano za pogon na vsaj eno vrsto goriva, ki je ali plinasto pri sobni temperaturi in tlaku ali pa v glavnem pridobljeno iz nemineralnih olj;
15. „referenčna masa“ pomeni maso vozila, pripravljenega za vožnjo, od katere se odšteje enotna masa voznika 75 kg in prišteje enotna masa 100 kg;
16. „nedovoljeni poseg“ pomeni izključitev, prilagoditev ali spremembo sistema za uravnavanje emisij vozila ali pogonskega sistema, vključno z vso programsko opremo ali drugimi elementi nadzorne logike v teh sistemih, katerega načrtovani ali nenačrtovani učinek je povečanje emisij vozila.

▼B

Komisija lahko opredelitev iz točke 7 prvega pododstavka prilagodi tehničnemu napredku na področju sistemov OBD. Navedeni ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2).

*Člen 4***Obveznosti proizvajalcev**

1. Proizvajalci morajo dokazati, da so vsa nova vozila, ki so bila prodana, registrirana ali so se začela uporabljati v Skupnosti, vsi novi motorji, ki so bili prodani ali so se začeli uporabljati v Skupnosti, in vse nove nadomestne naprave za uravnavanje onesnaževanja, ki jih je v skladu s členoma 8 in 9 treba homologirati in ki se prodajajo ali začenejajo uporabljati v Skupnosti, homologirani v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

2. Proizvajalci morajo zagotoviti, da se upoštevajo postopki homologacije za potrjevanje skladnosti proizvodnje, trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja in skladnosti v uporabi.

Tehnični ukrepi, ki jih izvede proizvajalec, morajo zagotoviti, da se emisije iz izpušne cevi v skladu s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi učinkovito omejujejo v celotni običajni življenjski dobi vozil v normalnih pogojih uporabe.

V ta namen veljajo za opravljanje preskusov trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja za pridobitev homologacije in preskusov skladnosti vozil ali motorjev v uporabi naslednje prevožene razdalje in obdobja:

- (a) 160 000 km ali pet let, kar koli nastopi prej, če so z motorji opremljena vozila kategorij M_1 , N_1 in M_2 ;
- (b) 300 000 km ali šest let, kar koli nastopi prej, če so z motorji opremljena vozila kategorij N_2 , N_3 z največjo tehnično dovoljeno maso do vključno 16 ton in M_3 razreda I, razreda II in razreda A, in razreda B z največjo tehnično dovoljeno maso do vključno 7,5 ton;
- (c) 700 000 km ali sedem let, kar koli nastopi prej, če so z motorji opremljena vozila kategorije N_3 z največjo tehnično dovoljeno maso večjo od 16 ton in kategorije M_3 razreda III in razreda B z največjo tehnično dovoljeno maso večjo od 7,5 ton.

3. Komisija določi posebne postopke in zahteve za izvajanje odstavkov 1 in 2 tega člena. Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2).

▼B*Člen 5***Zahteve in preskusi**

1. Proizvajalci morajo zagotoviti skladnost z mejnimi vrednostmi emisij, določenimi v Prilogi I.
2. Proizvajalci morajo opremiti vozila in motorje tako, da so sestavni deli, ki lahko vplivajo na emisije, načrtovani, izdelani in sestavljeni tako, da vozilu ali motorju med normalno uporabo omogočijo skladnost s to uredbo.
3. Uporaba odklopnih strategij, ki zmanjšujejo učinkovitost opreme za uravnavanje emisij, je prepovedana.
4. Komisija sprejme ukrepe za izvajanje tega člena, ki med drugim zadevajo:
 - (a) emisije iz izpušne cevi, vključno s preskusnimi cikli, uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij za preverjanje dejanskih emisij vozil v uporabi, preverjanjem in omejevanjem emisij izven pogojev preskusnega cikla, določitev mejnih vrednosti za število delcev ob ohranitvi obstoječih strogih okoljevarstvenih zahtev in emisijami pri prostem teku;
 - (b) emisije iz okrova ročične gredi;
 - (c) OBD sisteme in učinkovitost naprav za uravnavanje onesnaževanja pri vozilih v uporabi;
 - (d) trajnost naprav za uravnavanje onesnaževanja, nadomestnih naprav za uravnavanje onesnaževanja, skladnost motorjev in vozil v uporabi, skladnost proizvodnje in tehnično brezhibnost;
 - (e) emisije CO₂ in porabo goriva;
 - (f) podeljevanje razširitve homologacij;
 - (g) preskusno opremo;
 - (h) referenčna goriva, kot so bencin, dizel, plinasta goriva in biogoriva, npr. bioetanol, biodizel in bioplin;
 - (i) meritve moči motorja;
 - (j) pravilno delovanje in obnavljanje naprav za uravnavanje onesnaževanja;
 - (k) posebne določbe, s katerimi se zagotovi pravilno delovanje ukrepov za uravnavanje NO_x; takšne določbe zagotavljajo, da vozil ni mogoče upravljati, če ukrepi za uravnavanje NO_x ne delujejo zaradi, na primer, pomanjkanja katerega koli potrebnega reagenta, nepravilnega vračanja izpušnih plinov v valj (EGR) ali izključitve EGR.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2).

▼B*Člen 6***Dostop do informacij**

1. Proizvajalci omogočijo neodvisnim izvajalcem neomejen in standardiziran dostop do OBD informacij v vozilu, diagnostične in druge opreme, orodja, vključno z vso ustrezno programsko opremo, ter informacij o popravilu in vzdrževanju vozila.

Proizvajalci zagotovijo standardizirano in varno napravo za podporo na daljavo, ki bo neodvisnim serviserjem omogočala, da opravijo posege, pri katerih je potreben dostop do varnostnega sistema vozila.

Pri večstopenjski homologaciji je proizvajalec, ki je odgovoren za homologacijo posamezne stopnje, odgovoren tudi za to, da končnemu proizvajalcu in neodvisnim izvajalcem zagotavlja informacije o popravilu za to posamezno stopnjo. Končni proizvajalec je odgovoren za to, da neodvisnim izvajalcem zagotavlja informacije o celotnem vozilu.

Pri tem se smiselno uporabljata člena 6 in 7 Uredbe (ES) št. 715/2007.

Do sprejetja ustreznega standarda, na primer prek CEN, so OBD informacije v vozilu ter informacije o popravilu in vzdrževanju vozila predstavljene na lahko dostopen in nediskriminatoren način.

Informacije so na voljo na internetnih straneh proizvajalcev ali, če to zaradi narave informacij ni izvedljivo, v drugi ustrezni obliki.

2. Za izvajanje odstavka 1 Komisija določi in posodablja ustrezne tehnične specifikacije, ki se nanašajo na način zagotavljanja informacij OBD v vozilu ter informacij o popravilu in vzdrževanju vozila. Komisija upošteva sedanjo informacijsko tehnologijo, predvidljiv razvoj tehnologije vozil, obstoječe standarde ISO in možnost svetovnega standarda ISO.

Komisija lahko sprejme druge ukrepe, potrebne za izvajanje odstavka 1.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2).

*Člen 7***Obveznosti glede sistemov, ki uporabljajo potrošni reagent**

1. Proizvajalci, serviserji in upravljavci vozil ne smejo spreminjati sistemov, ki uporabljajo potrošni reagent.

2. Upravljavci vozil morajo zagotoviti, da se vozila ne uporabljajo brez potrošnega reagenta.



Člen 8

Časovni razpored za vloge za homologacijo vozil in motorjev

1. Od 31. decembra 2012 nacionalni organi zavrnejo, zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije, podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil ali motorjev, ki niso skladni s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Tehnični certifikati o homologaciji, ki ustrezajo emisijskim stopnjam, ki se pred stopnjo Euro VI lahko podelijo vozilom in motorjem, namenjenim izvozu v tretje države, pod pogojem, da je v teh certifikatih jasno navedeno, da se zadevna vozila in motorji ne smejo dajati v promet v Skupnosti.

2. Od 31. decembra 2013 nacionalni organi štejejo, v primeru, ko nova vozila niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije, prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil.

Od istega datuma in razen v primeru nadomestnih motorjev za vozila v uporabi nacionalni organi prepovejo prodajo ali uporabo novih motorjev, ki niso skladni s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

3. Brez poseganja v odstavka 1 in 2 in glede na začetek veljavnosti izvedbenih ukrepov iz členov 4(3), 5(4) in prvega pododstavka člena 6(2) nacionalni organi ne smejo, na zahtevo proizvajalca, zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije vozil, zavrniti podelitve ES-homologacije ali nacionalne homologacije za novi tip vozila ali motorja, ali prepovedati registracije, prodaje ali začetka uporabe novih vozil in prodaje ali uporabe novih motorjev, kadar so zadevna vozila ali motorji skladni s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Člen 9

Obveznosti držav članic glede homologacije nadomestnih delov

Prodaja ali vgradnja novih nadomestnih naprav za uravnavanje onesnaževanja, namenjenih za vgradnjo v vozila, homologirana po tej uredbi in njenih izvedbenih ukrepih, je prepovedana, če niso takšnega tipa, za katerega je bila skladno s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi podeljena homologacija.

Člen 10

Finančne spodbude

1. Države članice lahko glede na začetek veljavnosti izvedbenih ukrepov te uredbe predvidijo finančne spodbude, ki se uporabljajo za motorna vozila iz serijske proizvodnje, ki so skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

▼B

Takšne spodbude veljajo za vsa nova vozila, ki se dajejo v promet v zadevni državi članici in ki so skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi. Te finančne spodbude se prenehajo uporabljati najpozneje 31. decembra 2013.

2. Države članice lahko glede na začetek veljavnosti izvedbenih ukrepov te uredbe odobrijo finančne spodbude za naknadno opremljanje vozil v uporabi z namenom zagotovitve skladnosti z mejnimi vrednostmi emisij iz Priloge I in za razgradnjo vozil, ki niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

3. Finančne spodbude iz odstavkov 1 in 2 za vsak tip motornega vozila ne smejo presegati dodatnih stroškov za tehnične naprave, vgrajene za zagotovitev skladnosti z mejnimi vrednostmi emisij, določenimi v Prilogi I, vključno s stroški vgradnje v vozilo.

4. Komisijo se obvesti o načrtih za uvedbo ali spremembo finančnih spodbud iz odstavkov 1 in 2.

*Člen 11***Kazni**

1. Države članice določijo pravila o kaznih za kršitve določb te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotavljanje njihovega izvajanja. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice obvestijo Komisijo o navedenih določbah do 7. februarja 2011 in jo nemudoma obvestijo tudi o vseh nadaljnjih spremembah navedenih določb.

2. Vrste kaznivih kršitev proizvajalcev vključujejo:

- (a) dajanje lažnih izjav pri postopkih homologacije ali postopkih preklica;
- (b) ponarejanje rezultatov preskusov v okviru homologacije ali potrditve skladnosti v uporabi;
- (c) zadržanje podatkov ali tehničnih specifikacij, ki bi lahko povzročili preklic ali odvzem homologacije;
- (d) uporabo odklopnih strategij;
- (e) zavračanje dostopa do informacij.

Vrste kršitev s strani proizvajalcev, serviserjev in upravljavcev vozil, ki se kaznujejo, vključujejo nedovoljeno poseganje v sisteme za uravnavanje emisij NO_x. To vključuje, na primer, nedovoljeno poseganje v sisteme, ki uporabljajo potrošni reagent.

Vrste kršitev s strani upravljavcev vozil, ki se kaznujejo, vključujejo vožnjo z vozilom brez potrošnega reagenta.



Člen 12

Ponovna določitev specifikacij

1. Po zaključku ustreznih delov Programa za merjenje delcev Gospodarske komisije ZN za Evropo (UN/ECE), opravljenega pod nadzorom Svetovnega foruma za harmonizacijo pravilnikov o vozilih, Komisija, ne da bi pri tem znižala raven varstva okolja znotraj Skupnosti, opravi naslednje:

(a) kot dodatni nadzor nad emisijami trdnih delcev uvede mejne vrednosti števila delcev, določene na ravni, ki ustreza tehnologijam, ki se takrat dejansko uporabljajo za doseganje mejne vrednosti mase delcev;

(b) sprejme postopek za merjenje števila delcev.

Komisija pa poleg mejne vrednosti za celotne emisije NO_x določi tudi mejno vrednost za emisije NO_2 , ne da bi pri tem znižala raven varstva okolja znotraj Skupnosti. Mejna vrednost za emisije NO_2 se določi na ravni, ki odraža zmogljivost obstoječih tehnologij.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2).

2. Komisija določi korelacijske faktorje med Evropskim prehodnim ciklom (ETC) in Evropskim ciklom ustaljenega stanja (ESC), kot je opisano v Direktivi 2005/55/ES, ter svetovno harmoniziranim prehodnim voznim ciklom (WHTC) in svetovno harmoniziranim voznim ciklom ustaljenega stanja (WHSC) ter temu ustrezno prilagodi mejne vrednosti. Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2).

3. Komisija spremlja postopke, preskuse in zahteve iz člena 5(4) ter preskusne cikle, ki se uporabljajo za merjenje emisij.

Če se med spremljanjem pokaže, da ti postopki, preskusi, zahteve in preskusni cikli niso več ustrezni ali da ne odražajo več dejanskih emisij, se jih prilagodi tako, da ustrezno odražajo emisije, ki dejansko nastajajo med vožnjo po cesti. Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(2).

4. Komisija spremlja onesnaževala, navedena v točki 2 člena 3. Če Komisija presodi, da je primerno urediti emisije dodatnih onesnaževal, Evropskemu parlamentu in Svetu predloži predlog za spremembo te uredbe.

▼B*Člen 13***Postopek v odboru**

1. Komisiji pomaga Tehnični odbor za motorna vozila (TCMV), ustanovljen s členom 40(1) Direktive 2007/46/ES.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

*Člen 14***Izvajanje**

Komisija sprejme izvedbene ukrepe iz člena 4(3), člena 5(4), člena 6(2) ter člena 12(1)(a) in (b) do 1. aprila 2010.

*Člen 15***Spremembe Uredbe (ES) št. 715/2007**

Uredba (ES) št. 715/2007 se spremeni:

1. člen 5(3) se spremeni:
 - (i) beseda „in“ za točko (h) se črta;
 - (ii) doda se naslednja točka:

„(j) merjenje moči motorja.“;
2. člen 14(6) se črta.

*Člen 16***Spremembe Direktive 2007/46/ES**

Priloge IV, VI in XI k Direktivi 2007/46/ES se spremenijo v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

*Člen 17***Razveljavitev**

1. Direktive 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES se razveljavijo z 31. decembrom 2013.
2. Sklicevanja na razveljavljene direktive se štejejo za sklicevanja na to uredbo.

*Člen 18***Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

►**C1** Uporablja se od 31. decembra 2012. ◀ Člen 8(3) in člen 10 se uporabljata od 7. avgusta 2009, točke 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i), 3(d)(i) in 3(e)(i) Priloge II pa se uporabljajo od 31. decembra 2013.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

▼ **M2***PRILOGA I***Mejne vrednosti emisij Euro VI**

	Mejne vrednosti							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa trdnih delcev (mg/kWh)	Število trdnih delcev (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	(²) 6,0 x 10 ¹¹

Opomba:

PI = prisilni vžig.

CI = kompresijski vžig.

⁽¹⁾ Dopustna raven sestavine NO₂ v mejni vrednosti NO_x se lahko določi pozneje.⁽²⁾ Mejna vrednost se uporablja od datumov iz vrstice B preglednice 1 v Dodatku 9 Priloge I k Uredbi (EU) št. 582/2011.



PRILOGA II

Spremembe Direktive 2007/46/ES

Direktiva 2007/46/EGS se spremeni:

1. del I Priloge IV se spremeni:

(a) tabela se spremeni:

(i) točki 40 in 41 se črtata;

(ii) vstavi se naslednja točka:

Predmet	Sklic na regulativni akt	Sklic na Uradni list	Uporabnost									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„41a Emisije (Euro VI) težka vozila/dostop do informacij	Uredba (ES) št. 595/2009	UL L 188, 18.7.2009, str. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X ¹²				

(iii) doda se naslednja opomba:

„⁽¹²⁾ Za vozila z referenčno maso, večjo od 2 610 kg, ki niso homologirana (na zahtevo izdelovalca in pod pogojem, da njihova referenčna masa ne presega 2 840 kg) v okviru Uredbe (ES) (št.) 715/2007.“;

(b) tabela v Dodatku se spremeni:

(i) točki 40 in 41 se črtata;

(ii) vstavi se naslednja točka:

	Predmet	Sklic na regulativni akt	Sklic na Uradni list	M ₁
„41a	Emisije (Euro VI) težka vozila, z izjemo celotnega sklopa zahtev, povezanih z vgrajenimi sistemi za diagnostiko (OBD-ji) in dostopom do informacij/dostop do informacij	Uredba (ES) št. 595/2009	UL L 188, 18.7.2009, str. 1	A ¹²

2. tabela v Dodatku k Prilogi VI se spremeni:

(a) točki 40 in 41 se črtata;

(b) vstavi se naslednja točka:

Predmet	Sklic na regulativni akt	Sprememba akta	Velja za izvedenke
„41a Emisije (Euro VI) težka vozila/dostop do informacij	Uredba (ES) št. 595/2009“		

▼B

3. Priloga XI se spremeni:

(a) tabela v Dodatku 1 se spremeni:

(i) točki 40 in 41 se črtata;

(ii) vstavi se naslednja točka:

Postavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	$M_1 \leq 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	$M_1 > 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	M_2	M_3
„41a	Emisije (Euro VI) težka vozila/dostop do informacij	Uredba (ES) št. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H ^{cc}

(b) tabela v Dodatku 2 se spremeni:

(i) točki 40 in 41 se črtata;

(ii) vstavi se naslednja točka:

Postavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisije (Euro VI) težka vozila/dostop do informacij	Uredba (ES) št. 595/2009	X	X	X	X	X	X ^{cc}				

(c) tabela v Dodatku 3 se spremeni:

(i) točki 40 in 41 se črtata;

(ii) vstavi se naslednja točka:

Postavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	M_1
„41a	Emisije (Euro VI) težka vozila/dostop do informacij	Uredba (ES) št. 595/2009	X ^{cc}

(d) tabela v Dodatku 4 se spremeni:

(i) točki 40 in 41 se črtata;

(ii) vstavi se naslednja točka:

Postavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emisije (Euro VI) težka vozila/dostop do informacij	Uredba (ES) št. 595/2009	H	H	H	H	H ^{cc}				

▼B

(e) tabela v Dodatku 5 se spremeni:

(i) točki 40 in 41 se črtata;

(ii) vstavi se naslednja točka:

Postavka	Predmet	Sklic na regulativni akt	Avto-dvigalo kategorije N ₃
„41a	Emisije (Euro VI) težka vozila/dostop do informacij	Uredba (ES) št. 595/2009	V“