

Урядовий офіс координації європейської та євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу
координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

25 травня 2021 р.

2007R0715 — UA — 31.12.2012 — 004.001

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної
відповідальності за його зміст

► В РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 715/2007

від 20 червня 2007 року

про затвердження типу моторних транспортних засобів щодо викидів від легкових
пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро-5 та Євро-6) та про доступ до
інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу

(Текст стосується ЄЕП)

(ОВ L 171, 29.06.2007, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	Регламентом Комісії (ЄС) № 692/2008 від 18 липня 2008 року	L 199	1	28.07.2008
► M2	Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 595/2009 від 18 червня 2009 року	L 188	1	18.07.2009
► M3	Регламентом Комісії (ЄС) № 566/2011 від 8 червня 2011 року	L 158	1	16.06.2011
► M4	Регламентом Комісії (ЄС) № 459/2012 від 29 травня 2012 року	L 142	16	01.06.2012

▼ В

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 715/2007

від 20 червня 2007 року

Цей документ слугує суто засобом документування, і установи не несуть жодної відповідальності за його зміст



РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 715/2007

від 20 червня 2007 року

про затвердження типу моторних транспортних засобів щодо викидів від легкових пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро-5 та Євро-6) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу

(Текст стосується ЄЕП)

(ОВ L 171, 29.06.2007, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	Регламентом Комісії (ЄС) № 692/2008 від 18 липня 2008 року	L 199	1	28.07.2008
► M2	Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 595/2009 від 18 червня 2009 року	L 188	1	18.07.2009
► M3	Регламентом Комісії (ЄС) № 566/2011 від 8 червня 2011 року	L 158	1	16.06.2011
► M4	Регламентом Комісії (ЄС) № 459/2012 від 29 травня 2012 року	L 142	16	01.06.2012



РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 715/2007

від 20 червня 2007 року

про затвердження типу моторних транспортних засобів щодо викидів від легкових пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро-5 та Євро-6) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 95,

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновки Європейського економічно-соціального комітету (¹),

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору (²),

Оскільки:

- (1) Внутрішній ринок є простором без внутрішніх кордонів, де має бути забезпечено вільний рух товарів, осіб, послуг та капіталу. З цією метою на рівні Співтовариства функціонує комплексна система затвердження типу для моторних транспортних засобів, встановлена Директивою Ради 70/156/ЄЕС від 6 лютого 1970 року про наближення законодавств держав-членів щодо затвердження типу моторних транспортних засобів і причепів до них (³). Потрібно гармонізувати технічні вимоги до затвердження типу моторних транспортних засобів із урахуванням шкідливих викидів, щоб уникнути існування вимог, які відрізняються в різних державах-членах, та забезпечити високий рівень охорони довкілля.
- (2) Цей Регламент є одним із кількох окремих регуляторних актів у контексті процедури затвердження типу на

рівні Співтовариства згідно з Директивою 70/156/ЄЕС. Таким чином, до зазначеної Директиви необхідно внести відповідні зміни.

- (3) На вимогу Європейського Парламенту було запроваджено новий регуляторний підхід до законодавства ЄС щодо транспортних засобів. Відповідно, цей Регламент встановлює фундаментальні положення щодо викидів транспортних засобів, у той час, як технічні специфікації буде встановлено імплементаційним інструментом, ухваленим за процедурами комітології.
- (4) У березні 2001 року Комісія запустила «Програму чистого повітря для Європи» (CAFE), головні елементи якої висвітлено в повідомленні від 4 травня 2005 року. Це зрештою привело до ухвалення 21 вересня 2005 року тематичної стратегії щодо забруднення повітря. Одним із висновків згаданої тематичної стратегії є висновок про існування необхідності подальшого скорочення викидів із боку транспортного сектора (повітряного, морського та наземного транспорту), ЖКГ, енергетичного, сільськогосподарського та промислового секторів для досягнення цільових показників ЄС щодо якості повітря. У цьому контексті завдання зі скорочення викидів транспортних засобів потрібно розглядати як частину загальної стратегії. Стандарти Євро-5 та Євро-6 — це один з інструментів, призначених для скорочення викидів твердих частинок і прекурсорів озону, таких як оксиди азоту та вуглеводні.
- (5) Досягнення цільових показників ЄС щодо якості повітря потребує постійних зусиль зі скорочення викидів транспортних засобів. З цієї причини промисловість повинна володіти чіткою інформацією про значення гранично допустимих викидів у майбутньому. Саме тому цей Регламент, окрім Євро-5, містить також значення гранично допустимих викидів для етапу Євро-6.
- (6) Зокрема, для поліпшення якості повітря і забезпечення відповідності граничним значенням забруднення необхідно істотно скоротити обсяг викидів оксидів азоту з дизельних транспортних засобів. Це потребує досягнення досить амібних граничних значень на етапі Євро-6, не хетуючи, тим не менш, перевагами дизельних двигунів із позиції споживання палива та викидів вуглеводнів і монооксиду вуглецю. Вжиття такого кроку для скорочення викидів оксидів азоту на ранньому етапі сприятиме забезпеченню довгострокового планування з боку виробників транспортних засобів на всій території Європи.
- (7) Встановлюючи стандарти викидів, важливо враховувати їхні наслідки для конкуренції ринків і виробників, прямі та непрямі витрати, що їх зазнає бізнес, та вигоди, зумовлені стимулюванням інновацій, поліпшенням якості повітря, зменшенню витрат на охорону здоров'я та зростанню тривалості життя, а також їхнє значення для загального впливу на викиди діоксиду вуглецю.
- (8) Необмежений доступ до інформації про ремонт транспортних засобів за допомогою стандартизованого формату, що його можливо застосовувати для отримання технічної інформації, та дієвої конкуренції на ринку інформаційних послуг про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів є необхідним для покращення умов функціонування внутрішнього ринку, зокрема пов'язаних із вільним рухом товарів, свободою підприємницької діяльності та свободою надання послуг. Значна частка такої інформації пов'язана з системами бортової діагностики (OBD) та їх взаємодією з іншими системами транспортного засобу. Доцільно запровадити технічні специфікації, що їх дотримуватимуться вебсайти виробників, водночас із адресними заходами, що гарантують раціональний доступ для малих та середніх підприємств (МСП). Спільні стандарти, ухвалені за участю стейкхолдерів, наприклад формат OASIS ⁽⁴⁾, можуть сприяти обміну інформацією між виробниками та надавачами послуг. Тому доцільно спершу вимагати застосування технічних специфікацій у форматі OASIS і доручити Комісії виступити з вимогою до CEN/ISO щодо подальшого формування на базі цього формату нового стандарту на заміну формату OASIS з часом.
- (9) Не пізніше, ніж через чотири роки з дати набуття чинності цим Регламентом, Комісія повинна переглянути роботу системи доступу до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів з метою визначення, чи доцільно консолідувати всі положення, котрі регулюють доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, у переглянутій рамковій директиві про затвердження типу. Якщо до згаданої директиви буде внесено положення, що регулюють доступ до усієї інформації про транспортний засіб, відповідні положення цього Регламенту повинно бути скасовано за умови збереження чинних прав доступу до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів.
- (10) Комісія повинна здійснювати перегляд тих викидів, які ще не врегульовано і які виникають внаслідок ширшого використання нових рецептур палива, технологій двигунів та систем контролю викидів, а також, за потреби, надавати пропозиції щодо регулювання таких викидів Європейському Парламенту і Раді.

- (11) Щоб сприяти впровадженню та підтримати існування транспортних засобів на альтернативному паливі, які можуть мати низький рівень викидів оксидів азоту та твердих частинок, і водночас спонукати до зниження викидів бензинових транспортних засобів, у цьому Регламенті запроваджено різні граничні значення для загальних вуглеводнів і неметанових вуглеводнів.
- (12) Потрібно і надалі докладати зусиль для імплементації жорсткіших значень гранично допустимих викидів, у тому числі для скорочення викидів діоксиду вуглецю, та забезпечити кореляцію цих обмежень із фактичними показниками роботи транспортних засобів у процесі експлуатації.
- (13) Для забезпечення контролю викидів наддрібних твердих частинок (PM 0,1 мкм і менше), Комісія повинна якнайшвидше ухвалити та не пізніше моменту вступу в дію етапу Євро-6 запровадити метод визначення рахункової концентрації твердих частинок на додачу до застосовуваного зараз масового методу. Метод визначення рахункової концентрації твердих частинок повинен спиратися на результати Програми вимірювання викидів твердих частинок (PMP) ЄЕК ООН та узгоджуватися з наявними амбітними екологічними цілями.
- (14) Щоб забезпечити вищу повторюваність вимірювань маси та рахункової концентрації частинок у викидах в лабораторії, Комісія повинна ухвалити нову процедуру вимірювання на заміну чинній. Її слід запровадити якнайшвидше та не пізніше моменту вступу в дію етапу Євро-6. Вона повинна базуватися на результатах PMP. Коли нову процедуру вимірювання буде імплементовано, значенням гранично допустимих викидів твердих частинок (PM) за масою, встановлені у цьому Регламенті, потрібно буде переглянути, оскільки нова процедура передбачає нижчий рівень масових викидів, ніж поточна.
- (15) Комісія повинна тримати в полі зору потребу в перегляді Нового європейського їздового циклу як процедури випробування, на якій базуються правила затвердження типу ЄС за рівнем викидів. Може знадобитися оновлення чи заміна випробувальних циклів, щоб відобразити зміни у специфікаціях транспортних засобів та поведінці водіїв. Певні перегляди можуть бути потрібні, щоб гарантувати, що фактичні викиди відповідають показникам, виміряним у ході затвердження типу. Також необхідно розглянути можливість використання портативних вимірювальних систем для викидів та запровадження регуляторної концепції неперевишуваних показників.
- (16) Системи OBD є важливими для контролю викидів під час експлуатації транспортного засобу. Через важливість контролю фактичних викидів Комісія повинна здійснювати перегляд вимог до таких систем та порогових допустимих відхилень для моніторингу несправностей.
- (17) Щоб забезпечити відсутність технічних бар'єрів для торгівлі між державами-членами, потрібен стандартизований метод вимірювання споживання палива та викидів діоксиду вуглецю від транспортних засобів. Крім того, необхідно також забезпечити надання споживачам та користувачам об'єктивної та точної інформації.
- (18) Перш ніж скласти пропозицію для майбутніх стандартів щодо викидів, Комісія повинна організувати дослідження, покликані визначити, чи все ще потрібен подальший поділ категорій транспортних засобів на групи, і чи можуть бути застосовані значення гранично допустимих викидів незалежно від маси транспортного засобу.
- (19) Держави-члени повинні мати змогу шляхом фінансових стимулів прискорювати введення в обіг транспортних засобів, які задовольняють вимоги, ухвалені на рівні Співтовариства. Однак, такі стимули повинні відповідати положенням Договору, зокрема, правилам державної допомоги. Це необхідно, щоб уникнути викривлень на внутрішньому ринку. Цей Регламент не повинен впливати на право держав-членів включати викиди в базу для обчислення податків, стягуваних із транспортних засобів.
- (20) З огляду на те, що розробка законодавства щодо викидів транспортних засобів та споживання палива триває вже понад 35 років, і зараз воно налічує понад 24 директиви, бажано замінити такі директиви новим регламентом та низкою імплементаційних інструментів. Такий регламент забезпечить застосовність детальних технічних положень до виробників, дозвільних органів та технічних служб, а також можливість їх оновлення у набагато швидший і ефективніший спосіб. Таким чином, директиви 70/220/ЄЕС (⁵), 72/306/ЄЕС (⁶), 74/290/ЄЕС (⁷), 80/1268/ЄЕС (⁸), 83/351/ЄЕС (⁹), 88/76/ЄЕС (¹⁰), 88/436/ЄЕС (¹¹), 89/458/ЄЕС (¹²), 91/441/ЄЕС (¹³), 93/59/ЄЕС (¹⁴), 94/12/ЄС (¹⁵), 96/69/ЄС (¹⁶), 98/69/ЄС (¹⁷), 2001/1/ЄС (¹⁸), 2001/100/ЄС (¹⁹) та 2004/3/ЄС (²⁰) повинні бути скасовані. Крім того, держави-члени повинні також скасувати законодавчі акти, які транспонують скасовані директиви.

- (21) Щоб уточнити сферу застосування законодавства щодо викидів транспортних засобів, до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2005/55/ЄС від 28 вересня 2005 року про наближення законодавств держав-членів щодо заходів, спрямованих на зменшення викидів газоподібних та твердих забрудників від двигунів із компресійним запалюванням, використовуваних у транспортних засобах, та викидів газоподібних забрудників від двигунів із примусовим запалюванням на природному газі чи зрідженому нафтовому газі, використовуваних у транспортних засобах (²¹) потрібно внести такі зміни у такий спосіб, щоб вона охоплювала всі вантажні транспортні засоби, і було чітко зрозуміло, що цей Регламент стосується лише легкових транспортних засобів.
- (22) Щоб забезпечити плавний перехід від наявних директив до цього Регламенту, застосування цього Регламенту потрібно відтермінувати на певний строк після набуття чинності. Проте, впродовж такого строку виробники повинні мати змогу вибирати, чи затверджувати транспортні засоби згідно з наявними директивами, чи згідно з цим Регламентом. Крім того, положення, що стосуються фінансових стимулів, повинні бути застосовними одразу після набуття чинності цим Регламентом. Набуття чинності цим Регламентом не повинне впливати на чинність затверджень типів, наданих згідно з чинними директивами.
- (23) Щоб забезпечити плавний перехід від чинних директив до цього Регламенту, не етапі Євро-5 повинні бути передбачені певні винятки для транспортних засобів, призначених для забезпечення конкретних соціальних потреб. Ці винятки повинні припинити діяти з набуттям чинності етапу Євро-6.
- (24) Інструменти, необхідні для імплементації цього Регламенту, необхідно ухвалювати відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року про встановлення процедур для здійснення виконавчих повноважень, наданих Комісії (²²).
- (25) Зокрема, Комісії необхідно надати повноваження запроваджувати граничні значення на основі рахункової концентрації частинок з додатка I, а також переглядати граничні значення на основі маси частинок, визначені у згаданому додатку. Оскільки такі інструменти мають загальний характер і призначені внести зміни до несуттєвих елементів цього Регламенту, їх повинно бути ухвалено відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, передбаченої в статті 5а Рішення 1999/468/ЄС.
- (26) Також Комісії необхідно надати повноваження встановлювати конкретні процедури, випробування та вимоги для затвердження типу, так само як і переглянуту процедуру вимірювання твердих частинок і граничні значення на основі рахункової концентрації частинок; та ухвалювати інструменти щодо застосування нейтралізаційних пристроїв, доступу до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів та випробувальних циклів, використовуваних для вимірювання викидів. Оскільки такі інструменти мають загальний характер і призначені доповнювати цей Регламент шляхом додавання нових несуттєвих елементів, їх необхідно ухвалювати відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, передбаченої у статті 5а Рішення 1999/468/ЄС.
- (27) Оскільки цілі цього Регламенту, а саме реалізація внутрішнього ринку через запровадження спільних технічних вимог щодо викидів від моторних транспортних засобів та гарантованого доступу до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів для незалежних операторів на таких самих умовах, що й для уповноважених дилерів та ремонтників, не можуть бути достатньою мірою досягнуті державами-членами, і тому можуть бути краще досягнуті на рівні Співтовариства, Співтовариство може ухвалювати інструменти згідно з принципом субсидіарності, як встановлено в статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, встановленого у зазначеній статті, цей Регламент не виходить за межі необхідного для досягнення зазначених цілей,

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ПРЕДМЕТ, СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ І ТЕРМІНИ ТА ОЗНАЧЕННЯ

Стаття 1

Предмет

1. Цей Регламент встановлює спільні технічні вимоги до затвердження типу моторних транспортних засобів («транспортних засобів») та запасних частин до них, таких як змінні засоби контролю забруднення, з огляду на їхні викиди.
2. Крім того, цей Регламент встановлює правила експлуатаційної відповідності, довговічності засобів контролю забруднення, систем бортової діагностики (OBD), вимірювання споживання палива та доступу до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цей Регламент застосовують до транспортних засобів категорій M₁, M₂, N₁ та N₂, як їх означено у додатку II до Директиви 70/156/ЄЕС, контрольна маса яких не перевищує 2 610 кг.
2. На вимогу виробника, затвердження типу, надане згідно з цим Регламентом, може поширюватися, окрім транспортних засобів, зазначених у параграфі 1, на транспортні засоби категорій M₁, M₂, N₁ та N₂, як їх означено у додатку II до Директиви 70/156/ЄЕС, контрольна маса яких не перевищує 2 840 кг, і які відповідають вимогам, встановленим у цьому Регламенті та імплементаційних інструментах до нього.

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цього Регламенту та його імплементаційних актів застосовують такі терміни та означення:

1. «гібридний транспортний засіб» означає транспортний засіб, який має принаймні два різні перетворювачі енергії та дві різні системи зберігання енергії (на самому транспортному засобі), призначені для його урухомлення;
2. «транспортні засоби, призначені для забезпечення конкретних соціальних потреб» означає дизельні транспортні засоби категорії M₁, котрі є або:
 - (a) транспортними засобами спеціального призначення, як означено в Директиві 70/156/ЄЕС, з контрольною масою понад 2 000 кг; або
 - (b) транспортними засобами з контрольною масою понад 2 000 кг, призначеними для перевезення семи або більше пасажирів, включно з водієм, за винятком, з 1 вересня 2012 року, транспортних засобів категорії M₁G, як означено в Директиві 70/156/ЄЕС;або
 - (c) транспортними засобами з контрольною масою понад 1 760 кг, сконструйованими спеціально для комерційних цілей, щоб розмішувати всередині транспортного засобу інвалідне крісло;
3. «контрольна маса» означає масу транспортного засобу в робочому стані, зменшену на уніфіковану масу водія у 75 кг та збільшену на уніфіковану масу в 100 кг;
4. «газоподібні забрудники» означає викиди відпрацьованих газів: монооксиду вуглецю, оксидів азоту, виражених як еквівалент діоксиду азоту (NO₂), та вуглеводнів;
5. «тверді забрудники» означає компоненти відпрацьованих газів, виділені з розведених відпрацьованих газів при максимальній температурі у 325°K (52°C) з допомогою фільтрів, описаних у процедурі випробування для верифікації середнього рівня викидів із випускної труби;
6. «викиди з випускної труби» означає викиди газоподібних та твердих забрудників;
7. «викиди випарів палива» означає випари вуглеводнів із паливної системи транспортного засобу, крім випарів у викидах із випускної труби;
8. «картер» означає простір усередині або ззовні двигуна, з'єднаний з олиовідстійником внутрішніми чи зовнішніми каналами, через які можуть виходити гази та випари;
9. «система бортової діагностики» або «система OBD» означає систему контролю викидів, здатну ідентифікувати ймовірну зону несправності з допомогою кодів несправностей, збережених у пам'яті комп'ютера;

10. «нейтралізаційний пристрій» означає будь-який елемент конструкції, який розпізнає температуру, швидкість руху швидкість (частоту обертання) двигуна, передачу трансмісії, розрідження в колекторі чи будь-який інший параметр з метою активації, модуляції, затримки чи деактивації роботи будь-якої частини системи контролю викидів в умовах, які очікувано можуть виникати за нормальної роботи та експлуатації транспортного засобу;
11. «засіб контролю забруднення» означає такі компоненти транспортного засобу, які регулюють та/або обмежують викиди випарів палива та викиди з випускної труби;
12. «оригінальний засіб контролю забруднення» означає засіб чи сукупність засобів контролю забруднення, передбачену затвердженням типу, наданим для відповідного транспортного засобу;
13. «змінний засіб контролю забруднення» означає засіб чи сукупність засобів контролю забруднення, які призначено для заміни оригінального засобу контролю забруднення та які може бути затверджено як окрему технічну одиницю, як означено в Директиві 70/156/ЄЕС;
14. «інформація про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу» означає усю інформацію, необхідну для діагностування, обслуговування, перевірки, періодичного огляду, ремонту, перепрограмування чи реініціалізації транспортного засобу, яку його виробник надає своїм уповноваженим дилерам чи ремонтникам, у тому числі всі подальші зміни та доповнення до такої інформації. Така інформація включає всю інформацію, необхідну для встановлення складових частин або обладнання на транспортні засоби;
15. «незалежний оператор» означає підприємства, які не є уповноваженими дилерами та ремонтниками, та які безпосередньо чи опосередковано залучені до ремонту та технічного обслуговування моторних транспортних засобів, зокрема, ремонтників, виробників чи дистриб'юторів ремонтного обладнання, інструментів або запасних частин, видавців технічної інформації, автомобільні клуби, операторів екстреної допомоги на дорозі, операторів послуг технічного огляду та випробування, операторів, що надають навчальні послуги для монтажників, виробників і ремонтників обладнання для транспортних засобів на альтернативному паливі;
16. «біопаливо» означає вироблене з біомаси рідке або газоподібне паливо для транспорту;
17. «транспортний засіб на альтернативному паливі» означає транспортний засіб, розроблений із можливістю роботи принаймні на одному виді палива, яке або перебуває в газоподібному стані за атмосферної температури та тиску, або в основі своїй не є похідним від мінеральних нафтопродуктів ► **M4** ; ◄

▼ **M4**

18. «двигун із прямим впорскуванням» означає двигун, здатний працювати у режимі, коли паливо надходить у впускне повітря після того, як таке повітря пройшло крізь впускні клапани.

▼ **B**

ГЛАВА II

ОБОВ'ЯЗКИ ВИРОБНИКІВ ЩОДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ

Стаття 4

Обов'язки виробників

1. Виробники повинні продемонструвати, що всі нові транспортні засоби, продані, зареєстровані чи введені в експлуатацію на території Співтовариства, затверджені за типом згідно з цим Регламентом та його імплементаційними інструментами. Виробники також повинні продемонструвати, що всі нові змінні засоби контролю забруднення, що потребують затвердження типу, продані чи введені в експлуатацію на території Співтовариства, затверджені за типом згідно з цим Регламентом та його імплементаційними інструментами.
1. Ці зобов'язання включають відповідність значенням гранично допустимих викидів, визначеним у додатку I, та імплементаційним інструментам, вказаним у статті 5.
2. Виробники повинні забезпечити дотримання процедур затвердження типу для верифікації відповідності виробництва, довговічності засобів контролю забруднення та експлуатаційної відповідності.
2. Крім того, вжиті виробником технічні заходи повинні бути такими, щоб гарантувати дієве обмеження викидів випарів палива та викидів з випускної труби, як передбачено цим Регламентом, впродовж штатного строку служби

транспортних засобів за нормальних умов експлуатації. Таким чином, засоби забезпечення експлуатаційної відповідності підлягають перевірці з інтервалом у п'ять років або 100 000 км, залежно від того, що настане раніше. Випробування довговічності засобів контролю забруднення, здійснюване для затвердження типу, повинне охоплювати пробіг у 160 000 км. Щоб пройти випробування довговічності, виробник повинен мати змогу користуватися стендом для випробувань на старіння, передбаченим імплементаційними інструментами, вказаними в параграфі 4.

2. Перевірку експлуатаційної відповідності необхідно здійснювати, зокрема, для викидів із випускної труби шляхом випробування на відповідність значенням гранично допустимих викидів, встановленим у додатку І. Для поліпшення контролю за викидами випарів палива та викидами при низьких температурах довкілля, Комісія повинна переглядати процедури випробування.

3. Виробники повинні вказувати значення викидів діоксиду вуглецю та споживання палива у документі, що його надають покупцю транспортного засобу під час придбання.

4. Конкретні процедури та вимоги до імплементації параграфів 2 і 3 повинні бути встановлені згідно з процедурою, зазначеною у статті 15(2).

Стаття 5

Вимоги та випробування

1. Виробник повинен обладнувати транспортні засоби таким чином, щоб компоненти, які, ймовірно, впливають на рівень викидів, було спроектовано, сконструйовано і зібрано таким чином, щоб за нормальних умов експлуатації транспортний засіб відповідав цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам.

2. Заборонено використання нейтралізаційних пристроїв, які знижують ефективність систем контролю викидів. Цю заборону не застосовують, якщо:

- (a) необхідність такого пристрою обґрунтована міркуваннями захисту двигуна від пошкодження чи нещасного випадку та безпеки експлуатації транспортного засобу;
 - (b) такий пристрій не функціонує поза вимогами до запуску двигуна;
- або
- (c) ці умови по суті включено в процедури випробування для верифікації викидів випарів палива та середнього рівня викидів із випускної труби.

3. Конкретні процедури, випробування та вимоги до затвердження типу, встановлені в цьому параграфі, а також вимоги, необхідні для імплементації параграфа 2, що призначені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту шляхом його доповнення, повинні бути ухвалені відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної в статті 15(3). Вони повинні встановлювати вимоги стосовно:

- (a) викидів із випускної труби, у тому числі випробувальних циклів, викидів при низькій температурі навколишнього середовища, викидів на холостому ходу, димності та правильного функціонування і регенерації систем додаткового очищення;
- (b) викидів випарів палива та картерних викидів;
- (c) систем OBD та експлуатаційної ефективності засобів контролю забруднення;
- (d) довговічності засобів контролю забруднення, змінних засобів контролю забруднення, експлуатаційної відповідності, відповідності виробництва та придатності до експлуатації;
- (e) вимірювання викидів парникових газів та споживання палива;
- (f) гібридних транспортних засобів та транспортних засобів на альтернативному паливі;
- (g) розширення затверджень типу і вимог для малосерійних виробників;
- (h) випробувального обладнання;
- (i) еталонного палива, такого як бензин, дизельне паливо, газоподібне паливо, а також біопалива, такого як біоетанол, біодизель та біогаз;

- (j) вимірювання потужності двигуна.

▼В

3. Там, де це доцільно, вказані вище вимоги повинні застосовуватися до транспортних засобів незалежно від типу палива, на якому вони працюють.

ГЛАВА III

ДОСТУП ДО ІНФОРМАЦІЇ ПРО РЕМОНТ ТА ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Стаття 6

Обов'язки виробника

1. Виробники повинні надавати незалежним операторам безперешкодний і стандартизований доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів через вебсайти з використанням стандартизованого формату в легкодоступному й оперативному вигляді та у спосіб, що є недискримінаційним відносно умов, створених для уповноважених дилерів і ремонтників, та доступу, наданого для них. З огляду на потребу сприяти досягненню цієї цілі, інформація має бути подана в узгодженому вигляді, спершу відповідно до технічних вимог формату OASIS (²³). Виробники також повинні зробити навчальні матеріали доступними для незалежних операторів, уповноважених дилерів та ремонтників.

▼МЗ

2. Зазначена в параграфі 1 інформація повинна включати:

- (a) однозначні ідентифікаційні дані транспортного засобу;
- (b) сервісні книжки, які містять записи обліку ремонту та технічного обслуговування;
- (c) технічні інструкції;
- (d) інформацію про компоненти та діагностичну інформацію (такі як мінімальні та максимальні розрахункові значення для вимірювань);
- (e) комутаційні схеми;
- (f) діагностичні коди несправностей (у тому числі унікальні для конкретного виробника);
- (g) ідентифікаційний номер калібрування програмного забезпечення, застосовний до типу транспортного засобу;
- (h) інформацію, надану стосовно запатентованих інструментів та обладнання і передану з їх допомогою;
- (i) інформацію щодо облікових даних та дані двостороннього моніторингу і випробування; та
- (j) стандартні одиниці розрахунку обсягу робіт або строки виконання робіт із ремонту та технічного обслуговування, якщо такі дані доступні, безпосередньо чи через третю сторону, для уповноважених виробником дилерів або ремонтників.

▼В

3. Уповноважені дилери чи ремонтники в межах системи дистрибуції певного виробника транспортних засобів для цілей цього Регламенту вважатимуться незалежними операторами тією мірою, якою вони надають послуги з ремонту чи технічного обслуговування для транспортних засобів, частиною системи дистрибуції виробника яких вони не є.

4. Інформація про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів має бути постійно доступною, за винятком ситуацій, коли це потрібно для технічного обслуговування інформаційної системи.

5. Для цілей виготовлення та обслуговування OBD-сумісних запасних чи ремонтних частин та діагностичних інструментів і випробувального обладнання виробники повинні надавати відповідну інформацію з OBD та інформацію про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу на недискримінаційній основі будь-якому зацікавленому виробнику чи ремонтнику відповідних компонентів, діагностичних інструментів чи випробувального обладнання.

6. Для цілей розробки і виготовлення автомобільного обладнання для транспортних засобів на альтернативному паливі виробники повинні надавати відповідну інформацію з OBD та інформацію про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу на недискримінаційній основі будь-якому зацікавленому виробнику, монтажнику чи ремонтнику обладнання для транспортних засобів на альтернативному паливі.

7. При застосуванні затвердження типу ЄС або національного затвердження типу, виробник має надати органу, що здійснює затвердження типу, доказ відповідності цьому Регламенту стосовно доступу до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів та до інформації, зазначеної в параграфі 5. У разі, якщо така інформація в даний момент часу ще недоступна або не відповідає цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам, виробник повинен надати її впродовж шести місяців з дати затвердження типу. Якщо такий доказ дотримання не надано впродовж зазначеного періоду, орган, що здійснює затвердження, має вжити належних заходів, що забезпечують дотримання вимог.

7. Виробник повинен вносити подальші зміни до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, доступної на вебсайтах на той момент, коли вони стають доступними для уповноважених ремонтників.

▼ M3

8. Коли записи про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів зберігаються в центральній базі даних виробника чи за його дорученням, незалежні ремонтники, затвердені й уповноважені відповідно до вимог пункту 2.2 додатка XIV до Регламенту Комісії (ЄС) № 692/2008 (²⁴), повинні мати доступ до таких записів безкоштовно та на таких самих умовах, що й уповноважені дилери чи ремонтники, з метою запису даних про проведений ремонт та технічне обслуговування.

▼ B

Стаття 7

Плата за доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів

1. Виробники можуть стягувати розумну і пропорційну плату за доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, що підпадає під дію цього Регламенту; плата не є розумною чи пропорційною, якщо вона позбавляє стимулу отримувати доступ через неврахування рамок, в яких незалежний оператор його використовує.

▼ M3

2. Виробники повинні забезпечити доступність інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, в тому числі перехідних послуг, таких як перепрограмування технічної допомоги, на погодинній, щоденній, щомісячній та щорічній основі, причому оплата за доступ до такої інформації відрізняється залежно від періодів часу, на які надано цей доступ. На додачу до доступу на певний час, виробники можуть надавати доступ до конкретних транзакцій, оплата за який стягується за кожну транзакцію і не залежить від часу, на який надано доступ. Коли виробники надають обидві системи доступу, незалежні ремонтники мають обрати бажану систему доступу — за часом або за транзакціями.

▼ B

Стаття 8

Імплементаційні інструменти

Необхідні для імплементації статей 6 та 7 інструменти, розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту шляхом його доповнення, ухвалюють відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної в статті 15(3). Вони повинні включати визначення та оновлення технічних специфікацій стосовно способу, у який повинно бути надано інформацію про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, при цьому особливу увагу повинно бути надано особливим потребам МСП.

Стаття 9

Звіт

Не пізніше 2 липня 2011 року Комісія повинна подати Європейському Парламенту і Раді звіт про роботу систем доступу до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, особливо з урахуванням впливу

на конкуренцію, функціонування внутрішнього ринку та користь для довкілля. У звіті повинно бути проаналізовано, наскільки доцільно консолідувати всі положення, котрі регулюють доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів, у переглянутій рамковій директиві про затвердження типу.

ГЛАВА IV

ОБОВ'ЯЗКИ ДЕРЖАВ-ЧЛЕНІВ

Стаття 10

Затвердження типу

1. З 2 липня 2007 року, якщо цього вимагає виробник, національні органи не можуть на підставах, пов'язаних із рівнем викидів і споживання палива, відмовляти у наданні затвердження типу ЄС для нового типу транспортного засобу або заборонити реєстрацію, продаж чи введення в експлуатацію нового транспортного засобу, якщо транспортний засіб, про який іде мова, відповідає цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам, зокрема граничним значенням Євро-5, вказаним у таблиці 1 додатка I або граничним значенням Євро-6, вказаним у таблиці 2 додатка I.

2. З 1 вересня 2009 року або з 1 вересня 2010 року для транспортних засобів категорії N_1 (класів II і III) та категорії N_2 , національні органи на підставах, пов'язаних із рівнем викидів і споживання палива, повинні відмовляти у наданні затвердження типу ЄС чи національного затвердження типу для нових типів транспортних засобів, які не відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам, зокрема додаткам, за винятком граничних значень Євро-6, вказаних у таблиці 2 додатка I. Для випробування щодо викидів із випускної труби, граничні значення, застосовувані до транспортних засобів, призначених для забезпечення конкретних соціальних потреб, повинні бути такими самими, як і для транспортних засобів класу III категорії N_1 .

3. З 1 січня 2011 року або з 1 січня 2012 року для транспортних засобів категорії N_1 (класів II і III), категорії N_2 та транспортних засобів, призначених для забезпечення конкретних соціальних потреб, у разі, якщо нові транспортні засоби не відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам, зокрема додаткам, за винятком граничних значень Євро-6, вказаних у таблиці 2 додатка I, національні органи повинні вважати сертифікати відповідності недійсними для цілей статті 7(1) Директиви 70/156/ЄЕС і заборонити реєстрацію, продаж чи введення в експлуатацію таких транспортних засобів на підставах, пов'язаних із рівнем викидів і споживання палива. Для випробування щодо викидів із випускної труби, граничні значення, застосовувані до транспортних засобів, призначених для забезпечення конкретних соціальних потреб, повинні бути такими самими, як і для транспортних засобів класу III категорії N_1 .

4. З 1 вересня 2014 року або з 1 вересня 2015 року для транспортних засобів категорії N_1 (класів II і III) та категорії N_2 , національні органи на підставах, пов'язаних із рівнем викидів і споживання палива, повинні відмовити у наданні затвердження типу ЄС чи національного затвердження типу для нових типів транспортних засобів, які не відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам, зокрема граничним значенням Євро-6, вказаним у таблиці 2 додатка I.

5. З 1 вересня 2015 року або з 1 вересня 2016 року для транспортних засобів категорії N_1 (класів II і III) та категорії N_2 , у разі, якщо нові транспортні засоби не відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам, зокрема граничним значенням Євро-6, вказаним у таблиці 2 додатка I, національні органи повинні вважати сертифікати відповідності недійсними для цілей статті 7(1) Директиви 70/156/ЄЕС і заборонити реєстрацію, продаж чи введення в експлуатацію таких транспортних засобів на підставах, пов'язаних із рівнем викидів і споживання палива.

▼ M1

6. Значення гранично допустимих викидів у 5,0 мг/км за масою твердих частинок, вказане у таблицях 1 і 2 додатка I, є чинним з відповідних дат, визначених у параграфах 1, 2 та 3.

Значення гранично допустимих викидів у 4,5 мг/км за масою твердих частинок та рахунковою концентрацією частинок, вказане у таблицях 1 і 2 додатка I, є чинним з 1 вересня 2011 року для затвердження типу щодо нових типів

транспортних засобів та з 1 січня 2013 року для усіх нових транспортних засобів, проданих, зареєстрованих або введених в експлуатацію на території Співтовариства.

▼M4

7. Протягом трьох років від застосовних дат, визначених у параграфах 4 і 5, для затвердження типу, реєстрації, продажу чи введення в експлуатацію нових транспортних засобів, а також на вибір виробника, до транспортних засобів із двигунами з прямим впорскуванням і примусовим запалюванням застосовуватимуть як значення гранично допустимих викидів за рахунковою концентрацією частинок, що дорівнює 6×10^{12} #/км.

▼B

Стаття 11

Затвердження типу запасних частин

1. Для нових змінних засобів контролю забруднення, призначених для встановлення на транспортні засоби, затверджені згідно з цим Регламентом, національні органи повинні заборонити їх продаж чи встановлення на транспортний засіб, якщо вони не належать до типу, затвердження якого було надано відповідно до цього Регламенту та його імплементаційних інструментів.
2. Національні органи можуть і надалі продовжувати дію затверджень типу ЄС для змінних засобів контролю забруднення, призначених для стандартів, що передують цьому Регламенту на умовах, які застосовувалися початково. Національні органи повинні заборонити продаж чи встановлення на транспортний засіб таких змінних засобів контролю забруднення, якщо вони не належать до типу, для якого було надано відповідне затвердження типу.
3. Змінні засоби контролю забруднення, призначені для встановлення на транспортні засоби, затверджені за типом до ухвалення вимог до затвердження типу компонента, звільняються від дії вимог параграфів 1 і 2.

Стаття 12

Фінансові стимули

1. Держави-члени можуть передбачити фінансові стимули, застосовувані до транспортних засобів у серійному виробництві, які відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам.
1. Такі стимули повинні діяти для всіх нових транспортних засобів, пропонувані для продажу на ринку держави-члена, які відповідають принаймні значенням гранично допустимих викидів, вказаним у таблиці 1 додатка I, до настання дат, визначених у статті 10(3); вони припиняють діяти з таких дат.
1. Фінансові стимули, застосовувані виключно до транспортних засобів, які відповідають значенням гранично допустимих викидів, вказаним у таблиці 2 додатка I, може бути надано таким новим транспортним засобам, пропонувані для продажу на ринку держави-члена з дат, визначених у статті 10(3), до настання дат, визначених у статті 10(5); вони припиняють діяти з дат, визначених у статті 10(5).
2. Держави-члени можуть надавати фінансові стимули для модернізації транспортних засобів у використанні та для утилізації транспортних засобів, які не відповідають вимогам.
3. Для кожного типу транспортного засобу фінансові стимули, зазначені в параграфах 1 і 2, не повинні перевищувати додаткової вартості технічних засобів, впроваджених для забезпечення відповідності значенням гранично допустимих викидів, визначеним у додатку I, у тому числі вартості їх встановлення на транспортний засіб.
4. Комісію має бути заздалегідь поінформовано про плани запровадити або змінити фінансові стимули, згадані в параграфах 1 і 2.

Стаття 13

Санкції

1. Держави-члени встановлюють положення щодо санкцій, застосовних у разі порушення виробниками положень цього Регламенту, та вживають усіх необхідних заходів для забезпечення їх виконання. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними. Держави-члени повинні нотифікувати Комісію про такі положення до 2 січня 2009 року та невідкладно повідомляти їй про будь-які подальші зміни, що впливають на них.
2. Типи порушень, що підпадають під санкції, включають:

- (a) подання неправдивих заяв під час процедур затвердження або процедур, що призводять до відкликання;
 - (b) фальсифікацію результатів випробування для затвердження типу або на експлуатаційну відповідність;
 - (c) замовчування даних або технічних специфікацій, які можуть призвести до відкликання або анулювання затвердження типу;
 - (d) використання нейтралізаційних пристроїв;
- та
- (e) відмову надати доступ до інформації.

ГЛАВА V

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 14

Перегляд специфікацій

1. Комісія повинна розглянути включення викидів метану в калькуляцію викидів діоксиду вуглецю. Якщо потрібно, Комісія подає до Європейського Парламенту і Ради пропозицію щодо інструментів, спрямованих на врахування чи обмеження викидів метану.
2. Після завершення Програми вимірювання викидів твердих частинок ЄЕК ООН, що проводиться під егідою Всесвітнього форуму для гармонізації правил щодо транспортних засобів, та щонайпізніше станом на дату набуття чинності Євро-6 Комісія повинна ухвалити такі інструменти, розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту, між іншим, шляхом його доповнення без зниження поточного рівня амбіцій стосовно охорони довкілля:
 - (a) внесення змін до цього Регламенту згідно з регуляторною процедурою з ретельним вивченням, зазначеною в статті 15(3), в цілях перегляду граничних значень на основі маси, встановлених у додатку I до цього Регламенту, та запровадження граничних значень на основі рахункової концентрації частинок з цього ж додатка, щоб вони широко корелювали з граничними значеннями на основі маси для бензину і дизельного палива;
 - (b) ухвалення переглянутої процедури вимірювання для твердих частинок і граничних значень на основі рахункової концентрації частинок, відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної в статті 15(3).
3. Комісія здійснює перегляд процедур, випробувань і вимог, вказаних у статті 5(3), а також випробувальних циклів, застосовуваних для вимірювання викидів. Якщо в результаті цього перегляду встановлено, що вони вже не адекватні й не відображають фактичні рівні викидів, їх може бути адаптовано для належного відображення викидів, що виникають під час реального дорожнього руху транспортного засобу. Необхідні інструменти, які розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту шляхом його доповнення, ухвалюють відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної в статті 15(3).
4. Комісія здійснює перегляд забрудників, що підпадають під вимоги та випробування, вказані в статті 5(3). Якщо Комісія доходить висновку, що доцільно регулювати рівень викидів інших забрудників, вона вносить пропозиції Європейському Парламенту і Раді щодо внесення змін до цього Регламенту у відповідних випадках.
5. Комісія здійснює перегляд значень гранично допустимих викидів, визначених у таблиці 4 додатка I, для монооксиду вуглецю та вуглеводневих викидів із випускної труби після випробувань з холодним запуском та у відповідних випадках подає пропозицію Європейському Парламенту і Раді з метою визначення більш суворих значень гранично допустимих викидів.

▼ M2 —————

▼ B

Стаття 15

Процедура комітету

1. Комісії допомагає комітет.
2. У разі покликання на цей параграф застосовують статті 5 і 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги положення його статті 8.
2. Період, встановлений у статті 5(6) Рішення 1999/468/ЄС, становить три місяці.
3. У разі покликання на цей параграф застосовують статтю 5а (1)–(4) і статтю 7 Рішення 1999/468/ЄС з урахуванням положень його статті 8.

Стаття 16

Внесення змін до Директив 70/156/ЄЕС та 2005/55/ЄС

1. Внести зміни до Директиви 70/156/ЄЕС відповідно до додатка II до цього Регламенту.
2. Внести до Директиви 2005/55/ЄС такі зміни:
 - (a) заголовок викласти в такій редакції:
«Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/55/ЄС від 28 вересня 2005 року про затвердження типу вантажних транспортних засобів і двигунів стосовно їхніх викидів (Євро-IV та Євро-V)»;
 - (b) текст статті 1 викласти в такій редакції:

«Стаття 1

2. Для цілей цієї Директиви застосовують такі терміни та означення:
 - (a) «транспортний засіб» означає будь який моторний транспортний засіб, як його означено у статті 2 Директиви 70/156/ЄЕС, з контрольною масою понад 2 610 кг;
 - (b) «двигун» означає джерело рушійної сили транспортного засобу, якому може бути надано затвердження типу як окремій технічній одиниці, як означено в статті 2 Директиви 70/156/ЄЕС;
 - (c) «вдосконалений екологічний транспортний засіб (EEV)» означає транспортний засіб, урухомлюваний двигуном, який відповідає дозволеним значенням гранично допустимих викидів, визначеним у рядку «С» таблиць у секції 6.2.1 додатка I»;
- (c) текст секції I додатка I викласти в такій редакції:
 - «1. Цю Директиву застосовують до контролю газоподібних і твердих забрудників, строку служби засобів контролю забруднення, експлуатаційної відповідності транспортних засобів/двигунів та систем бортової діагностики (OBD) усіх моторних транспортних засобів та до усіх двигунів, визначених у статті 1, за винятком транспортних засобів категорій M₁, N₁, N₂ та M₂, для яких затвердження типу було надано згідно з Регламентом (ЄС) № 715/2007 (²⁵).

Стаття 17

Скасування

1. З 2 січня 2013 року скасовано такі директиви:

— Директиву 70/220/ЄЕС,
— Директиву 72/306/ЄЕС,
— Директиву 74/290/ЄЕС,
— Директиву 77/102/ЄЕС,
— Директиву 78/665/ЄЕС,
— Директиву 80/1268/ЄЕС,
— Директиву 83/351/ЄЕС,
— Директиву 88/76/ЄЕС,

- Директиву 88/436/ЄЕС,
- Директиву 89/458/ЄЕС,
- Директиву 91/441/ЄЕС,
- Директиву 93/59/ЄЕС,
- Директиву 93/116/ЄС,
- Директиву 94/12/ЄС,
- Директиву 96/44/ЄС,
- Директиву 96/69/ЄС,
- Директиву 98/69/ЄС,
- Директиву 98/77/ЄС,
- Директиву 1999/100/ЄС,
- Директиву 1999/102/ЄС,
- Директиву 2001/1/ЄС,
- Директиву 2001/100/ЄС,
- Директиву 2002/80/ЄС,
- Директиву 2003/76/ЄС,
- Директиву 2004/3/ЄС.

2. Додатки II і V до Директиви Комісії 89/491/ЄЕС від 17 липня 1989 року про адаптацію до технічного прогресу директив Ради 70/157/ЄЕС, 70/220/ЄЕС, 72/245/ЄЕС, 72/306/ЄЕС, 80/1268/ЄЕС та 80/1269/ЄЕС щодо моторних транспортних засобів (²⁶) анульовано з 2 січня 2013 року.

3. Покликання на скасовані директиви слід тлумачити як покликання на цей Регламент.

4. Держави-члени повинні скасувати імплементаційне законодавство, ухвалене на підставі директив, зазначених у параграфі 1, з 2 січня 2013 року.

Стаття 18

Набуття чинності

1. Цей Регламент набуває чинності на третій день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.
2. Цей Регламент застосовують з 3 січня 2009 року, за винятком статей 10(1) і 12, які застосовують з 2 липня 2007 року.
3. Зміни та доповнення до імплементаційних інструментів, вказані у статті 5(3) та статті 14(6), застосовують до 2 липня 2008 року.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах.

ДОДАТОК I

ЗНАЧЕННЯ ГРАНИЧНО ДОПУСТИМИХ ВИКИДІВ

▼ M1

Таблиця 1

Значення гранично допустимих викидів за Євро-5

		Контрольна маса (RM) (кг)	Граничні значення													
			Маса монооксиду вуглецю (CO)		Маса загальних вуглеводнів (THC)		Маса неметанових вуглеводнів (NMHC)		Маса азоту (NO _x)		Загальна маса вуглеводнів і оксидів азоту (THC + NO _x)		Маса твердих частинок (PM)		► M4 Рахункова концентрація частинок (PN) ◀	
			L ₁ (мг/км)		L ₂ (мг/км)		L ₃ (мг/км)		L ₄ (мг/км)		L ₂ + L ₄ (мг/км)		L ₅ (мг/км)		L ₆ (#/км)	
Категорія	Клас		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (1)	CI	PI	CI
M	—	Усі	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	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Усі	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹

(1) Граничні значення маси частинок у двигунах із примусовим запалюванням застосовують лише до транспортних засобів із двигунами з прямим впорскуванням.

Умовні позначення: PI = примусове запалювання, CI = компресійне запалювання

▼ M4

Таблиця 2

Значення гранично допустимих викидів за Євро-6

		Контрольна маса (RM) (кг)	Граничні значення													
			Маса монооксиду вуглецю (CO)		Маса загальних вуглеводнів (THC)		Маса неметанових вуглеводнів (NMHC)		Маса азоту (NO _x)		Загальна маса вуглеводнів і оксидів азоту (THC + NO _x)		Маса твердих частинок (PM) ⁽¹⁾		Рахункова концентрація частинок (PN)	
			L ₁ (мг/км)		L ₂ (мг/км)		L ₃ (мг/км)		L ₄ (мг/км)		L ₂ + L ₄ (мг/км)		L ₅ (мг/км)		L ₆ (#/км)	
Категорія	Клас		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI ⁽²⁾ ⁽³⁾	CI
M	—	Усі	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹

N ₂	—	Усі	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0	× 6,0	×
															10 ¹¹	10 ¹¹	

(¹) До транспортних засобів, тип яких затверджено згідно з значеннями гранично допустимих викидів, зазначеними у цій таблиці для попереднього протоколу вимірювання маси твердих частинок, до 01.09.2011 року, застосовують обмеження маси викидів твердих частинок, що дорівнює 5,0 мг/км.

(²) Граничні значення маси та рахункової концентрації частинок у двигунах із примусовим запалюванням застосовують лише до транспортних засобів із двигунами з прямим впорскуванням.

(³) Протягом трьох років від дат, визначених у статті 10(4) і (5) для нових затверджень типів і нових транспортних засобів, відповідно, застосовують значення гранично допустимих викидів за рахунковою концентрацією частинок, що дорівнює $6,0 \times 10^{12}$ #/км до транспортних засобів з ПЗ і прямим впорскуванням, що відповідають Євро-6, на вибір виробника. Не пізніше цих дат повинно бути імплементовано метод випробування на затвердження типу, що забезпечуватиме дієве обмеження рахункової концентрації частинок транспортними засобами у реальних умовах дорожнього руху.

Умовні позначення: PI = примусове запалювання, CI = компресійне запалювання

▼ В

Таблиця 3

Значенням гранично допустимих викидів для випробування рівня викидів випарів палива

Маса газоподібних викидів (г/випробування)
2,0

Таблиця 4

Значення гранично допустимих викидів монооксиду вуглецю і вуглеводнів з випускної труби після випробування з холодним запуском

Температура випробування 266 К (−7°C)			
Категорія ТЗ	Клас	Маса монооксиду вуглецю (CO) L ₁ (г/км)	Маса вуглеводнів (HC) L ₂ (г/км)
М	—	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N ₂		30	3,2

ДОДАТОК II

Зміни до Директиви 70/156/ЄЕС

Внести до Директиви 70/156/ЄЕС такі зміни:

- у статті 2 після останнього абзацу додати речення такого змісту:

«Якщо у цій Директиві зроблено покликання на іншу директиву або регламент, воно також включає їхні імплементаційні акти.»;

2. додати слова «або регламент» після слів «окрема директива» у відповідних відмінках у тексті таких положень:

стаття 2, перший абзац; стаття 2, дев'ятий абзац; стаття 2, десятий абзац; стаття 2, чотирнадцятий абзац; стаття 3(1); стаття 3(4); стаття 4(1)(с); стаття 4(1)(d); стаття 5(5); стаття 6(3); стаття 7(2); стаття 13(4); стаття 13(5); додаток I, перший підпараграф; додаток III, частина III; додаток IV, частина II, перший параграф; додаток V, секція 1(a); додаток V, секція 1(b); додаток V, секція 1(c); додаток VI, сторона 2 Свідоцтва про затвердження типу транспортного засобу ЄС; додаток VII(1), секція 4; додаток VII, примітка (1); додаток X, секція 2.1; додаток X, секція 3.3; додаток XI, доповнення 4, Значення літер: X; додаток XII, секція B(2); додаток XIV, секція 2(a); додаток XIV, секція 2(c); додаток XIV, секція 2(d);

3. додати слова «або регламенти» після слів «окремі директиви» у відповідних відмінках у тексті таких положень:

стаття 2, восьмий абзац; стаття 3(1); стаття 3(2); стаття 4(1)(a) перший і другий абзаци; стаття 4(1)(b); стаття 4(3); стаття 5(4) третій підпараграф; стаття 5(6); стаття 8(2); стаття 8(2)(с); стаття 9(2); стаття 10(2); стаття 11(1); стаття 13(2); стаття 14(1)(i); Перелік додатків: заголовок додатка XIII; додаток I, перший підпараграф; додаток IV, частина I, перший і другий рядки; додаток IV, частина II, примітка (1) до таблиці; додаток V, секція 1(b); додаток V, секція 3; додаток V, секція 3(a); додаток V, секція 3(b); додаток VI, пункти 1 і 2; додаток VI, сторона 2 Сертифіката про затвердження типу транспортного засобу ЄС; додаток X, секція 2.2; додаток X, секція 2.3.5; додаток X, секція 3.5; додаток XII, заголовок; додаток XIV, секція 1.1; додаток XIV, секція 2(c);

4. додати слова «або регламент» після слова «директива» у відповідних відмінках у тексті таких положень:

стаття 5(3), третій підпараграф; додаток IV, частина I, примітка X до таблиці; додаток VI, сторона 2 Сертифіката про затвердження типу транспортного засобу ЄС, заголовок таблиць; додаток VII(1), секція 2; додаток VII(1), секція 3; додаток VII(1), секція 4; додаток VIII, секції 1, 2, 2.1, 2.2 і 3; додаток IX, сторона 2 для повних чи завершених транспортних засобів категорії M₁ пункти 45, 46.1 і 46.2; додаток IX, сторона 2 для повних чи завершених транспортних засобів категорій M₂ та M₃ пункти 45 та 46.1; додаток IX, сторона 2 для повних чи завершених транспортних засобів категорій N₁, N₂ і N₃, пункти 45 та 46.1; додаток IX, сторона 2 для неповних транспортних засобів категорії M₁, пункти 45 та 46.1; додаток IX, сторона 2 для неповних транспортних засобів категорій M₂ та M₃, пункти 45 та 46.1; додаток IX, сторона 2 для неповних транспортних засобів категорій N₁, N₂ та N₃, пункти 45 та 46.1; додаток X, примітка 2; додаток X, секція 1.2.2; додаток XI, доповнення 4, Значення літер: Н/Д; додаток XV, заголовок таблиці;

Додати слова «або регламенти» після слова «директиви» у відповідних відмінках у тексті таких положень:

додаток IX, сторона 2 для повних чи завершених транспортних засобів категорії M₁; додаток IX, сторона 2 для повних чи завершених транспортних засобів категорій M₂ та M₃; додаток IX, сторона 2 для повних чи завершених транспортних засобів категорій N₁, N₂ та N₃; додаток IX, сторона 2 для неповних транспортних засобів категорії M₁; додаток IX, сторона 2 для незавершених транспортних засобів категорій M₂ та M₃; додаток IX, сторона 2 для неповних транспортних засобів категорій N₁, N₂ та N₃; додаток XV;

5. у статті 8(2)(с) додати слова «або регламент(и)» після слова «директива(и)» у відповідних відмінках;

6. у частині I додатка IV заголовок таблиці та пункт 2 викласти в такій редакції:

«Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	Покликання на Офіційний вісник	Застосовність									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2. Викиди/Доступ до інформації	.../.../ЄС (ЄС) № .../...	L ..., ..., с. ...	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾		X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾					

(¹) Для транспортних засобів, контрольна маса яких не перевищує 2 610 кг. На вимогу виробника може бути застосовано до транспортних засобів, контрольна маса яких не

перевищує 2 840 кг.»;

7. пункти 11 та 39 з частини I додатка IV вилучити;
8. у додатку VII(4) додати слова «або регламенту» після слів «у разі директиви»;
9. у додатку VII(5) додати слова «або регламент» після слів «остання директива» у відповідних відмінках;
10. у доповненні 1 до додатка XI заголовок таблиці та пункт 2 викласти в такій редакції:

«Позиція	Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) кг	$M_1 > 2\,500$ (¹) кг	M_2	M_3
2	Викиди/Доступ до інформації	до.../.../ЄС (ЄС) № .../...	Q	G + Q	G + Q»	

11. пункти 11 та 39 з доповнення 1 до додатка XI вилучити;
12. у доповненні 2 до додатку XI заголовок таблиці та пункт 2 викласти в такій редакції:

«Позиція	Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Викиди/Доступ до інформації	до.../.../ЄС (ЄС) № .../...	A	A		A	A»					

13. пункти 11 та 39 з доповнення 2 до додатка XI вилучити;
14. у доповненні 3 до додатка XI заголовок таблиці та пункт 2 викласти в такій редакції:

«Позиція	Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Викиди/Доступ до інформації	до.../.../ЄС (ЄС) № .../...	Q		Q	Q»					

15. пункт 11 з доповнення 3 до додатка XI вилучити;
16. у доповненні 4 до додатка XI заголовок таблиці та пункт 2 викласти в такій редакції:

«Позиція	Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	Автокран категорії N
2	Викиди/Доступ до інформації	до.../.../ЄС (ЄС) № .../...	Н/Д»

17. пункт 11 з доповнення 4 до додатка XI вилучити.

(¹) ОВ С 318, 23.12.2006, с. 62.

(²) Висновок Європейського Парламенту від 13 грудня 2006 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 30 травня 2007 року.

(³) ОВ L 42, 23.02.1970, с. 1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Ради 2006/96/ЄС (ОВ L 363, 20.12.2006, с. 81).

(⁴) Організація для просування стандартів структурованої інформації.

(⁵) Директива Ради 70/220/ЄЕС від 20 березня 1970 року про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря викидами від моторних транспортних засобів (ОВ L 76, 06.04.1970, с. 1). Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2003/76/ЄС (ОВ L 206, 15.08.2003, с. 29).

(⁶) Директива Ради 72/306/ЄЕС від 2 серпня 1972 року про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти викидів забрудників від дизельних двигунів, використовуваних у транспортних засобах (ОВ L 190, 20.08.1972, с. 1). Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2005/21/ЄС (ОВ L 61, 08.03.2005, с. 25).

(⁷) Директива Ради 74/290/ЄЕС від 28 травня 1974 року про адаптацію до технічного прогресу Директиви Ради № 70/220/ЄЕС про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря газами від двигунів моторних транспортних засобів із примусовим займанням палива (ОВ L 159, 15.06.1974, с. 61). Директива зі змінами, внесеними Директивою 2006/101/ЄС (ОВ L 363, 20.12.2006, с. 238).

(⁸) Директива Ради 80/1268/ЄЕС від 16 грудня 1980 року стосовно викидів діоксиду вуглецю та споживання палива моторними транспортними засобами (ОВ L 375, 31.12.1980, с. 36). Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Європейського Парламенту і Ради 2004/3/ЄС (ОВ L 49, 19.02.2004, с. 36).

(⁹) Директива Ради 83/351/ЄЕС від 16 червня 1983 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря газами від двигунів моторних транспортних засобів із примусовим займанням палива (ОВ L 197, 20.07.1983, с. 1).

(¹⁰) Директива Ради 88/76/ЄЕС від 3 грудня 1987 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря газами від двигунів моторних транспортних засобів із примусовим займанням палива (ОВ L 36, 09.02.1988, с. 1).

(¹¹) Директива Ради 88/436/ЄЕС від 16 червня 1988 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря газами від двигунів моторних транспортних засобів (Обмеження викидів твердих забрудників від дизельних двигунів) (ОВ L 214, 06.08.1988, с. 1).

(¹²) Директива Ради 89/458/ЄЕС від 18 липня 1989 року про внесення змін з огляду на Європейські стандарти щодо викидів автомобілів з двигуном об'єму менше 1,4 л до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря викидами від моторних транспортних засобів (ОВ L 226, 03.08.1989, с. 1).

(¹³) Директива Ради 91/441/ЄЕС від 26 червня 1991 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря викидами від моторних транспортних засобів (ОВ L 242, 30.08.1991, с. 1).

(¹⁴) Директива Ради 93/59/ЄЕС від 28 червня 1993 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря викидами від моторних транспортних засобів (ОВ L 186, 28.07.1993, с. 21).

(¹⁵) Директива Європейського Парламенту і Ради 94/12/ЄС від 23 березня 1994 року стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря викидами від моторних транспортних засобів (ОВ L 100, 19.04.1994, с. 42).

(¹⁶) Директива Європейського Парламенту і Ради 96/69/ЄС від 8 жовтня 1996 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря викидами від моторних транспортних засобів (ОВ L 282, 01.11.1996, с. 64).

(¹⁷) Директива Європейського Парламенту і Ради 98/69/ЄС від 13 жовтня 1998 року стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря викидами від моторних транспортних засобів (ОВ L 350, 28.12.1998, с. 1).

(¹⁸) Директива Європейського Парламенту і Ради 2001/1/ЄС від 22 січня 2001 року про внесення змін до Директиви Ради 70/220/ЄЕС стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря викидами від моторних транспортних засобів (ОВ L 35, 06.02.2001, с. 34).

(¹⁹) Директива Європейського Парламенту і Ради 2001/100/ЄС від 7 грудня 2001 року про внесення змін до Директиви Ради 70/220/ЄЕС про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів, що їх необхідно вжити проти забруднення повітря викидами від моторних транспортних засобів (ОВ L 16, 18.01.2002, с. 32).

(²⁰) Директива Європейського Парламенту і Ради 2004/3/ЄС від 11 лютого 2004 року про внесення змін до директив Ради 70/156/ЄС та 80/1268/ЄС стосовно вимірювань викидів діоксиду вуглецю та споживання палива транспортними засобами категорії N₁ (ОВ L 49, 19.02.2004, с. 36).

(²¹) ОВ L 275, 20.10.2005, с. 1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивною Комісією 2006/51/ЄС (ОВ L 152, 07.06.2006, с. 11).

(²²) ОВ L 184, 17.07.1999, с. 23. Рішення зі змінами, внесеними Рішенням 2006/512/ЄС (ОВ L 200, 22.07.2006, с. 11).

(²³) «формат OASIS» означає технічні специфікації документа OASIS SC2-D5, «Формат подання інформації про ремонт автомобільної техніки», версія 1.0, 28 травня 2003 року (доступно на: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>), а також секцій 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 і 3.8 документа OASIS SC1-D2, «Специфікація вимог до авторемонту», версія 6.1 від 10.01.2003 (доступно на: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>) з використанням лише відкритих текстових та графічних форматів.

(²⁴) ОВ L 199, 28.07.2008, с. 1.

(²⁵) ОВ L 171, 29.06.2007, с. 1.»

(²⁶) ОВ L 238, 15.08.1989, с. 43.