



# ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 3 май 2007 г.  
(OR. en)

2005/0282 (COD)

PE-CONS 3602/07

ENT 9  
ENV 43  
CODEC 65

## ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно:

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА  
за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на  
емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари  
(Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и  
техническо обслужване на превозни средства

**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № .../2007  
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от....

**за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на  
емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и  
товари (Евро 5 и Евро 6)  
и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства**

(Текст, от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 95 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ОВ С 318, 22.12.2006, стр. 62..

<sup>2</sup> Становище на Европейския парламент от 13 декември 2006 г. (все още не публикувано в *Официален вестник*) и Решение на Съвета от..

като имат предвид, че:

- (1) Вътрешният пазар обхваща пространство без вътрешни граници, в което трябва да бъде осигурено свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали. За целта е въведена цялостна система на Общността за типово одобрение на моторни превозни средства, създадена с Директива 70/156/ЕИО на Съвета от 6 февруари 1970 г. за сближаването на законодателствата на държавите-членки по отношение на типовото одобрение на моторни превозни средства и техните ремаркета<sup>1</sup>. По тази причина, техническите изисквания за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите следва да бъдат хармонизирани, за да се избегне наличието на различни изисквания в отделните държави-членки и да се осигури висока степен на защита на околната среда.
- (2) Настоящият регламент е част от поредица отделни регулаторни актове във връзка с процедурата на Общността за типово одобрение съгласно Директива 70/156/ЕИО. По тази причина посочената Директива следва да бъде съответно изменена.
- (3) По искане на Европейския парламент, в законодателството на ЕС за превозните средства е въведен нов регулаторен подход. По този начин, настоящият Регламент определя основни разпоредби за емисиите от превозни средства, докато техническите спецификации ще бъдат посочени в мерки по прилагането, които ще бъдат приети при спазване на процедурите по комитология.

---

<sup>1</sup> ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/40/ЕО (ОВ L 161, 14.6.2006 г., стр. 12).

- (4) През март 2001 г. Комисията постави началото на програмата „Чист въздух за Европа“ (SAFE), като нейните основни елементи са посочени в съобщение от 4 май 2005 г. Това доведе до приемането, със съобщение от 21 септември 2005 г., на Тематична стратегия относно замърсяването на въздуха. Според едно от заключенията на тази тематична стратегия, емисиите, причинени от транспортния сектор (въздушен, морски и сухоземен транспорт), домакинствата и енергийния, селскостопанския и промишления сектор, следва да се намалят в по-значителна степен, за да се постигнат целите на ЕС в областта на качеството на въздуха. В този контекст задачата за намаляване на емисиите от превозни средства следва да се разглежда като част от цялостна стратегия. Нормите Евро 5 и 6 представляват една от мерките за намаляване на емисиите от частици и озонови прекурсори, като азотни оксиди и въглеводороди.
- (5) Постигането на целите на ЕС в областта на качеството на въздуха изисква постоянно усилие за намаляване на емисиите от превозни средства. По тази причина на промишления сектор следва да бъде предоставена ясна информация за бъдещите пределни стойности на емисиите. Ето защо, в настоящият Регламент са посочени освен гранични стойности за норма Евро 5, така и тези за етап Евро 6.

- (6) По-специално, необходимо е да се намалят значително емисиите на азотни оксиди от дизелови превозни средства за подобряване на качеството на въздуха и за спазване на пределните стойности за замърсяване. Това изисква постигането на амбициозни гранични стойности за етап Евро 6, без да се налага отказ от предимствата на дизеловите двигатели по отношение на разхода на гориво и емисиите на въглеводороди и въглероден монооксид. Предприемането на такива стъпки за намаляване на емисиите на азотен оксид в ранен етап ще осигури дългосрочна сигурност в планирането за производителите на превозни средства в цяла Европа.
- (7) При определяне на нормите за емисии е важно да се вземе предвид значението им за пазарите и конкурентоспособността на производителите, преките и непреки разходи, наложени на бизнеса и ползите, които ще се натрупат по отношение на стимулиране на иновациите, подобряване на качеството на въздуха, намаляване на разходите за здравеопазване и увеличаване продължителността на живота, както и показателите за цялостното въздействие върху емисиите от въглероден диоксид.

- (8) Неограниченият достъп до информация относно ремонта на превозните средства, чрез стандартизиран формат, който да може да се използва за извличане на техническа информация, както и за ефективна конкуренция на пазара за информационни услуги за ремонт и техническо обслужване на превозните средства, са необходими за по-доброто функциониране на вътрешния пазар, особено по отношение на свободното движение на стоки, свободата на установяване и свободата на предоставяне на услуги. Голяма част от тази информация е свързана със системите за бордова диагностика (СБД) и тяхното взаимодействие с другите системи на превозното средство. Редно е да се утвърдят техническите спецификации, на които да се основават интернет страниците на производителите, както и целенасочени мерки за осигуряване на безпрепятствен достъп за малките и средни предприятия (МСП) Общи стандарти, одобрени с участието на заинтересованите страни, като например OASIS<sup>1</sup>, могат да улеснят обмена на информация между производители и доставчици на услуги. Следователно е необходимо, първоначално да се изисква използването на техническите спецификации във формата на OASIS и да се отправи молба до Комисията да поиска от CEN/ISO по-нататъшното им развиване в стандарт, който да замени формата на OASIS, след определено време.
- (9) Не по-късно от четири години след датата на влизане в сила на настоящия регламент, Комисията следва да прегледа работата на системата за достъп до цялата информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за да се определи дали е подходящо да бъдат обединени всички разпоредби, свързани с достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване, в една ревизирана рамкова директива за типово одобрение. В случай, че разпоредбите за достъпа до цялата информация за превозни средства се обединят в такава директива, съответните клаузи в настоящия регламент следва да бъдат отменени, доколкото съществуващите права за достъп до информацията за ремонт и техническо обслужване се запазят.

---

<sup>1</sup> Организацията за развитие на стандартите за структурирана информация.

- (10) Комисията следва да продължи да преразглежда емисиите, които все още остават нерегулирани и които възникват като последица от по-широкото използване на нови горива, на технологии за двигатели и системи за регулиране (контрол) на емисии, и, когато е необходимо, да внесе предложение до Европейския парламент и до Съвета, с оглед регулирането на такива емисии.
- (11) За да улесни въвеждането и да отстоява съществуването на превозни средства, работещи с алтернативно гориво, характеризиращи се с ниски емисии на азотни оксиди и частици, като същевременно стимулира намаляването на емисиите от работещи с бензин превозни средства, настоящият регламент въвежда отделни гранични стойности за общата маса на въглеводородите и общата маса на неметановите въглеводороди.
- (12) Следва да продължат усилията за въвеждане на по-строги гранични стойности за емисиите, включително за ограничаване на емисиите от въглероден диоксид и да се осигури, че тези граници съответстват на действителните стойности на емисиите, отделяни при работата на превозните средства по време на експлоатация.
- (13) За да се осигури контрол върху емисиите на ултрафини частици (PM 0,1  $\mu\text{m}$  и по-ниски стойности), Комисията следва да приеме, възможно най-скоро, и да въведе най-късно при влизането в сила на етап Евро 6, метод, който се основава на броя на PM в емисиите, в допълнение към метода основан на тяхната маса, който се използва в момента. Методът, основаващ се на броя на PM в емисиите, трябва да бъде съобразен с резултатите по Програмата за измерване на частиците (Particulate Measurement Programme/PMP) на ИКЕ на ООН и да бъде съвместими със съществуващите амбициозни цели по отношение на околната среда.

- (14) За осигуряване на по-голяма повторяемост на измерванията в лабораториите на масата и на броя на частиците в емисиите, Комисията следва да приеме нова процедура за измерване на мястото на съществуващата такава. Това следва да стане възможно най-бързо и най-късно при влизането в сила на етап Евро 6. Тази процедура трябва да се основава на резултатите от Програмата за измерване на частиците. При въвеждането на новата процедура за измерване, посочените в настоящия регламент гранични стойности за масата на РМ в емисиите следва да бъдат преизчислени, тъй като новата процедура регистрира по-малка маса от метода, използван понастоящем .
- (15) Комисията следва да продължи да преразглежда необходимостта от ревизиране на Новия европейски демонстрационен цикъл, като процедура за изпитвания, която осигурява основата за разпоредбите за ЕО типово одобрение по отношение на емисиите. Може да се наложи актуализиране или замяна на циклите на изпитванията, за да се отразят промените в спецификациите на превозните средства и поведението на водачите. Може да се наложи преразглеждане, за да се осигури, че действителните емисии съответстват на емисиите, измерени при типовото одобрение. Следва да се обмисли и използването на преносими системи за измерване на емисии и въвеждането на контролното понятие „непревишавана стойност“.
- (16) СБД са важни при контрола върху емисиите по време на използването на превозното средство. Поради важността на контрола на действителните емисии, Комисията следва да продължи да преразглежда изискванията за такива системи и на допустимите граници при проследяване на неизправностите.

- (17) Необходим е стандартизиран метод за измерване на разхода на гориво и емисиите на въглероден диоксид от превозните средства, за да се избегне появата на технически бариери пред търговията между държавите-членки. Освен това е необходимо да се гарантира предоставянето на обективна и точна информация на купувачите и потребителите.
- (18) Преди изработване на предложение за нови норми за емисиите, Комисията следва да направи проучване дали все още е необходимо подразделянето на групи на категориите превозни средства и дали могат да бъдат приложени независещи от масата гранични стойности на емисиите.
- (19) Чрез финансови стимули, на държавите-членки следва да се даде възможност, да ускорят пускането на пазара на превозни средства, които отговарят на изискванията, приети на общностно равнище. Но такива стимули следва да съответстват на разпоредбите от Договора и, по-специално на правилата за държавна помощ. Това се прави с цел да се избегнат изкривявания на Вътрешния пазар. Настоящият регламент не следва да засяга правото на държавите-членки да включват емисиите в основата на изчисляването на данъците върху превозни средства.

- (20) Като се има предвид, че законодателството относно емисиите от превозни средства и разхода на гориво е усъвършенствано в продължение на повече от 35 години и в момента в тази област има повече от 24 действащи директиви, препоръчително е тези директиви да бъдат заменени от нов регламент и поредица от мерки по прилагането му. Един регламент ще гарантира прякото прилагане на подробните технически разпоредби спрямо производителите, одобряващите органи и техническите служби и че същите могат да бъдат актуализирани много по-бързо и ефективно. По тази причина, директиви 70/220/ЕИО<sup>1</sup>, 72/306/ЕИО<sup>2</sup>, 74/290/ЕИО<sup>3</sup>, 80/1268/ЕИО<sup>4</sup>, 83/351/ЕИО<sup>5</sup>, 88/76/ЕИО<sup>6</sup>, 88/436/ЕИО<sup>7</sup>, 89/458/ЕИО<sup>8</sup>,

---

<sup>1</sup> Директива 70/220/ЕИО на Съвета от 20 март 1970 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторни превозни средства (ОВ L 76, 6.4.1970 г., стр. 1.). Директива последно изменена с Директива на Комисията 2003/76/ЕО (ОВ L 206, 15.8.2003, стр. 29).

<sup>2</sup> Директива 72/306/ЕИО на Съвета от 2 август 1972 г. относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които трябва да се предприемат срещу емисиите на замърсители от дизелови двигатели, предназначени за употреба в превозни средства (ОВ L 190, 20.8.1972 г., стр. 1).

<sup>3</sup> Директива 74/290/ЕИО на Съвета от 28 май 1974 г. за привеждане в съответствие с техническия прогрес на Директива 70/220/ЕИО на Съвета относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от газове от двигатели с принудително запалване на моторни превозни средства (ОВ L 159, 15.6.1974 г., стр. 61). Директива, изменена с Директива 2006/101/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006, стр. 238).

<sup>4</sup> Директива 80/1268/ЕИО на Съвета от 16 декември 1980 г. относно емисиите от въглероден диоксид и разхода на гориво на моторните превозни средства (ОВ L 375, 31.12.1980 г., стр. 36). Директива, последно изменена с Директива 2004/3/ЕО на Европейския парламент и Съвета (ОВ L 49, 19.2.2004, стр. 36).

<sup>5</sup> Директива 83/351/ЕИО на Съвета от 16 юни 1983 г. за изменение на Директива 70/220/ЕИО относно сближаване на законодателствата на държавите-членки във връзка с мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от газове от двигатели с принудително запалване на моторни превозни средства (ОВ L 197, 20.7.1983 г., стр. 1).

<sup>6</sup> Директива 88/76/ЕИО на Съвета от 3 декември 1987 г. за изменение на Директива 70/220/ЕИО относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от газове от двигатели на моторни превозни средства (ОВ L 36, 9.2.1988 г., стр.1).

<sup>7</sup> Директива 88/436/ЕИО на Съвета от 16 юни 1988 г. за изменение на Директива 70/220/ЕИО относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от газове от двигатели на моторни превозни средства (Ограничение на емисиите на механични замърсители от дизеловите двигатели) (ОВ L 214, 6.8.1988 г., стр.1).

<sup>8</sup> Директива 89/458/ЕИО на Съвета от 18 юли 1989 г. за изменение на Директива 70/220/ЕИО относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които следва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторни превозни средства (ОВ L 226, 3.8.1989 г., стр.1).

91/441/ЕИО<sup>1</sup>, 93/59/ЕИО<sup>2</sup>, 94/12/ЕО<sup>3</sup>, 96/69/ЕО<sup>4</sup>, 98/69/ЕО<sup>5</sup>, 2001/1/ЕО<sup>6</sup>, 2001/100/ЕО<sup>7</sup> и 2004/3/ЕО<sup>8</sup> трябва да бъдат отменени. Освен това, държавите-членки трябва също да отменят законодателството, транспонирали отменените директиви.

- 
- <sup>1</sup> Директива 91/441/ЕИО на Съвета от 26 юни 1991 г. за изменение на Директива 70/220/ЕИО относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторни превозни средства (ОВ L 242, 30.8.1991 г., стр.1).
- <sup>2</sup> Директива 93/59/ЕИО на Съвета от 28 юни 1993 г. за изменение на Директива 70/220/ЕИО относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които трябва да се приемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторни превозни средства (ОВ L 186, 28.7.1993 г., стр. 21).
- <sup>3</sup> Директива 94/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 март 1994 г. относно мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторни превозни средства (ОВ L 100, 19.4. 1994 г., стр. 42).
- <sup>4</sup> Директива 96/69/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 8 октомври 1996 г. относно изменение на Директива 70/220/ЕИО относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които трябва да се приемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторни превозни средства (ОВ L 282, 1.11.1996 г., стр. 64).
- <sup>5</sup> Директива 98/69/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 1998 г. относно мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии от моторни превозни средства (ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр.1).
- <sup>6</sup> Директива 2001/1/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 януари 2001 г. за изменение на Директива 70/220/ЕИО относно мерките, които трябва да се предприемат срещу замърсяването на въздуха от емисии на моторните превозни средства (ОВ L 35, 6.2.2001 г., стр. 34).
- <sup>7</sup> Директива 2001/100/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 декември 2001 година относно изменение на Директива 70/220/ЕИО на Съвета относно сближаване на законодателствата на държавите-членки за мерките, които трябва да се приемат срещу замърсяването на въздуха от емисии на моторните превозни средства (ОВ L 16, 18.1.2002 г., стр. 32).
- <sup>8</sup> Директива 2004/3/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно изменение на Директиви 70/156/ЕИО и 80/1268/ЕИО на Съвета относно измерването на емисиите от въглероден диоксид и на разхода на гориво на моторните превозни средства от категория N1 (ОВ L 49, 19.2.2004 г., стр. 36).

- (21) С цел изясняване на обхвата на законодателство, свързаното с емисиите от превозни средства, Директива 2005/55/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 28 септември 2005 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки относно мерките, които трябва да се предприемат срещу емисиите на газообразни и механични замърсители от двигатели с принудително запалване, използвани в превозни средства, и емисиите на газообразни замърсители от двигатели с принудително запалване, зареждани с гориво природен газ или втечнен нефтен газ и използвани в превозните средства<sup>1</sup>, следва да бъде изменена, като се включат всички тежкотоварни превозни средства, така че да става ясно, че настоящият регламент се отнася за леки превозни средства.
- (22) За да се осигури плавен преход от съществуващите директиви към настоящия регламент, действието на регламента трябва да бъде отложено за определен период след влизането му в сила. През този период, обаче, производителите трябва да имат възможност да избират дали превозните им средства да бъдат одобрявани в съответствие с действащите директиви или с настоящия регламент. Освен това, разпоредбите за финансови стимули следва да започнат да се прилагат веднага след влизане в сила на настоящия регламент. Валидността на предоставените по силата на тези директиви типово одобрение не се влияе от влизането в сила на настоящия регламент.
- (23) За да се осигури плавен преход от съществуващите директиви към настоящия регламент, на етап Евро 5 следва да се предвидят определени изключения за превозни средства, предназначени да отговорят на специфични социални нужди. Тези изключения трябва да бъдат прекратени с влизането в сила на етап Евро 6.

---

<sup>1</sup> ОВ L 275, 20.10.2005 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/51/ЕО на Комисията (ОВ L 152, 7.6.2006 г., стр. 11).

- (24) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>1</sup>.
- (25) По-специално, на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия за въвеждане в приложение I на пределните стойности за броя на частиците, както и за преизчисляване на съдържащите се в това приложение гранични стойности, основаващи се на масата на частиците. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент, те следва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (26) На Комисията следва също така да бъдат предоставени правомощия за установяване на конкретни процедури, изпитвания и изисквания за типово одобрение и на ревизирана процедура за измерване на частици и на гранични стойности за броя на частиците, както и за приемане на мерки относно използването на измервателно-коригиращи устройства, относно достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства и относно циклите от изпитване за измерване на емисиите. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да допълнят настоящия регламент, чрез добавяне на нови несъществени елементи, те следва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

---

<sup>1</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

(27) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно реализацията на вътрешния пазар посредством въвеждане на общи технически изисквания за емисиите от моторни превозни средства и гарантиран достъп до информация за ремонт и техническо обслужване на превозното средство за независими оператори на същите основания, както за оторизираните търговци и сервизи, не могат да бъдат осъществени в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба на последиците на предприеманото действие, могат да бъдат по-добре осъществени на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, както е установен в същия член, съдържащите се в настоящата директива мерки не надхвърлят необходимото за постигане на тези цели.,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

# ГЛАВА I

## Предмет, обхват и определения

### *Член 1*

#### *Предмет*

1. Настоящият регламент установява общи технически изисквания за типово одобрение на моторни превозни средства ("превозни средства") и резервни части, като резервни устройства за регулиране на замърсяването, по отношение на техните емисии.
2. Освен това, настоящият регламент предписва правила за съответствие в експлоатация, за надежност на устройствата за регулиране на замърсяването, за системите за бордова диагностика (СБД), за измерване на разхода на гориво и за достъпността на информацията за ремонт и техническо обслужване на превозните средства.

### *Член 2*

#### *Обхват*

1. Настоящият регламент се прилага за моторни превозни средства от категории M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> и N<sub>2</sub>, съгласно определенията в Приложение II към Директива 70/156/ЕИО, с референтна маса не-повече от 2 610 kg.

2. По молба на производителя, предоставяното по силата на настоящия регламент типово одобрение може да се прилага както за посочените в параграф 1 превозни средства, така и за тези от категории M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> и N<sub>2</sub>, съгласно определенията в Приложение II към Директива 70/156/ЕИО, с референтна маса не-повече от 2 840 kg и отговарящи на условията на настоящия регламент и мерките по прилагането му.

### *Член 3*

#### *Определения*

За целите на настоящия регламент и мерките по прилагането му се прилагат следните определения:

- 1) „хибридно превозно средство“ е превозно средство с най-малко два различни двигателя с преобруване на енергия и две независими системи за съхраняване на енергия (в превозното средство) за целите на задвижването на превозното средство.
- 2) „превозни средства, предназначени да отговорят на специфични социални нужди“ са превозни средства от категория M<sub>1</sub> с дизелови двигатели, които са или:
  - а) превозни средства със специално предназначение по смисъла на Директива 70/156/ЕИО с референтна маса надвишаваща 2 000 kg; или

- б) превозни средства с референтна маса надвишаваща 2000 kg, предназначени да превозват седем или повече пътници, включително водача, с изключение, считано от 1 септември 2012 г., на превозни средства от категория M<sub>1</sub>G съгласно определението на Директива 70/156/ЕИО; или
- в) превозни средства с референтна маса надвишаваща 1 760 kg, предназначени специално за превоз на пътници, с възможност за поставяне на инвалидни колички вътре в превозното средство;
- 3) „референтна маса“ е масата на превозното средство в готовност за движение, намалена с масата на водача, равна на 75 kg, и увеличена с постоянна маса от 100 kg;
- 4) „газови замърсители“ са емисиите в отработилите газове на въглероден оксид, азотни оксиди, изразени в еквивалентен азотен диоксид (NO<sub>2</sub>), и въглеводороди;
- 5) „частици (финни прахови частици)“ са компонентите в отработилите газове, които се отделят от разредените отработили газове при максимална температура от 325 K (52°C) чрез филтрите, посочени в процедурата за изпитване за установяване на средните стойности на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител;
- 6) „емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител“ означава емисиите на газови замърсители и частици;
- 7) "емисии от изпаряване" са загубите на въглеводороди от изпарения в горивната система на превозното средство, различни от емисиите в изходната тръба на последния шумозаглушител;
- 8) “картер на двигателя” са пространствата, вътрешни или външни на двигателя, които са свързани с маслената вана чрез вътрешни или външни тръбопроводи, през които да излизат газовете и парите;

- 9) „система за бордова диагностика“ или „СБД“ е система за контрол на емисиите, която има способността да идентифицира възможните места на неизправности чрез кодове за неизправности, съхранени в паметта на компютър;
- 10) „измервателно-коригиращо устройство“ е което и да е устройство, реагиращо на температурата, скоростта на превозното средство, честотата на въртене на двигателя, предавката от предавателната кутия, разреждането в колектора или всеки друг параметър целящ да активира, модулира, забави или дезактивира действието на която и да е част на система за регулиране (контрол) на емисиите, който намалява нейната ефективност при условия, които могат да се очакват при нормално работа и използване на превозното средство.
- 11) „устройство, регулиращо замърсяването“ са тези компоненти от превозното средство, които управляват и/или ограничават емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисии от изпаряване.
- 12) „оригинално устройство регулиращо замърсяването “ е устройство, регулиращо замърсяването или комбинация от такива устройства, включени в типовото одобрение, издадено за превозното средство;
- 13) „резервно устройство устройство регулиращо замърсяването” е устройство, регулиращо замърсяването или комбинация от такива устройства, предназначени за замяна на оригиналното устройство регулиращо замърсяването, което може да бъде одобрено като отделен технически възел, така както е посочено в Директива 70/156/ЕИО;

- 14) „информация за ремонт и техническо обслужване на превозното средство“ е цялата необходима информация за диагностика, обслужване, инспекция, периодична проверка, ремонт, препрограмиране или реинициализиране на превозното средство, предоставяна от производителите на техните оторизирани търговци/сервизи, включително всички последващи изменения и допълнения към тази информация. Тази информация включва цялата необходима информация за монтиране на части или оборудване на превозни средства;
- 15) „независим оператор“ е предприятие, различно от оторизирани търговци и сервизи, участващи пряко или непряко в ремонта и техническо обслужване на моторни превозни средства, и по-специално авторемонтни предприятия, производители или разпространители на оборудване за ремонт, инструменти или резервни части, издатели на техническа информация, автомобилни клубове, фирми за пътна помощ, фирми, предлагащи услуги в областта на проверките и изпитванията, фирми, предлагащи обучение за персонал за монтиране, производство и ремонт на оборудване за превозни средства, работещи с алтернативно гориво;
- 16) „биогорива“ са течни или газообразни горива за транспортни средства, които са произведени от биомаса;
- 17) „превозно средство, работещо с алтернативно гориво“ е превозно средство, проектирано по начин, който му позволява да използва поне един вид гориво, което е или газообразно при атмосферна температура и налягане, или в съществената си част не е получено от минерални масла.

## Глава II

### Задължения на производителите във връзка с типовото одобрение

#### *Член 4*

#### *Задължения на производителите*

1. Производителите доказват, че всички нови превозни средства продавани, регистрирани или пускани в движение в Общността са получили типово одобрение в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му. Производителите доказват, че всички нови резервни устройства, регулиращи замърсяването, за които се изисква типово одобрение, продавани или пускани в експлоатация в Общността са получили типово одобрение в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му.

Тези задължения включват спазване на пределните стойности за емисиите, предвидени в приложение I, и мерките по прилагане, посочени в член 5.

2. Производителите осигуряват спазването на процедурите по типово одобрение за проверка на съответствието на продукцията, надеждността на устройствата, регулиращи замърсяването и изискванията за съответствие в експлоатация.

Освен това, предприетите от производителя технически мерки следва да гарантират, че емисиите от отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител и емисиите от изпаряване са реално ограничени, в съответствие с настоящия регламент, през целия нормален срок на експлоатация на превозните средства и при нормални условия на използване. Следователно, мерките за съответствие с изискванията за експлоатация се проверяват на период от пет години или след пробег от 100 000 km , което от двете настъпи по-рано. Надеждността на устройствата, регулиращи замърсяването за нуждите на типовото одобрение се проверява след пробег от 160 000 km. За да изпълнят изискванията на изпитването за надеждност, производителите следва да имат възможност да използват амортизацията на изпитвателния стенд, съобразно мерките по прилагане, посочени в параграф 4.

Съответствието в експлоатация се проверява, в частност при емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител, които се сравняват с пределните стойности за емисиите, съдържащи се в Приложение I. Процедурите за изпитване се проверяват от Комисията с цел подобряване на контрола върху емисиите от изпаряване и емисиите при ниски температури на околната среда.

3. Производителите вписват емисиите на въглероден диоксид и стойностите за разхода на гориво в документ, който се дава на купувача на превозното средство при покупката.
4. Специфичните процедури и изисквания за прилагане на параграф 2 и параграф 3 се приемат в съответствие с процедурата, предвидена в член 15, параграф 2.

## Член 5

### *Изисквания и изпитвания*

1. Производителят оборудва превозните средства така, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да бъдат проектирани, изработени и сглобени по начин, позволяващ на превозното средство, при нормална експлоатация, да бъде в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му.
2. Използването на измервателни-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии е забранено. Забраната не се прилага, когато:
  - а) необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство;
  - б) устройството се задейства само при стартиране на двигателя; или
  - в) процедурите по изпитване включват изрично условие за установяване на емисиите от изпаряване и средната стойност на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител.

3. Специфичните процедури, изпитвания и изисквания за типово одобрение, посочени в настоящия параграф, както и изискванията за прилагане на параграф 2, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент като го допълнят, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 3. Те включват установяване на изисквания, свързани с:

- а) емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител, включително циклите на изпитване, емисии при ниска температура на околната среда, емисии при работа на празен ход, непрозрачност (оптическа плътност) на дима и правилната работа и възстановяване на системи за последваща (вторична) обработка;
- б) емисии от изпаряване и емисии от катера на двигателя;
- в) системи за бордова диагностика и действието на устройствата, регулиращи замърсяването при движение;
- г) надеждност на устройствата, регулиращи замърсяването, резервните устройства, регулиращи замърсяването, съответствие в експлоатация, съответствие на продукцията и експлоатационна надеждност;
- д) измерване на емисиите на парникови газове и разход на гориво;
- е) хибридни превозни средства и превозни средства, работещи с алтернативно гориво;
- ж) разширяване на типовото одобрение и изискванията с цел обхващане на малки фирми-производители;
- з) изпитвателно оборудване; както и
- и) еталонни горива, като бензин, дизелово гориво, газово гориво и биогориво, като биоетанол, биодизел и биогаз.

Посочените по-горе изисквания се отнасят, когато е приложимо, за превозни средства, независимо от вида на използваното от тях гориво.

## ГЛАВА Ш

### Достъп до информация за ремонт и техническо обслужване на превозните средства

#### Член 6

#### *Задължения на производителите*

1. Производителите осигуряват неограничен и стандартизиран достъп до информация за ремонт и техническо обслужване на превозното средство за независими оператори чрез Интернет, като използват стандартен формат, по леснодостъпен и бърз начин и при същите условия или достъп, като предоставяните на оторизираните търговци и сервиси. За улесняване постигането на тази цел, информацията се предоставя последователно, като в началото е съобразена с техническите изисквания по отношение на формата OASIS<sup>1</sup>. Производителите също предоставят наличните материали за обучение на независими оператори и оторизирани търговци и сервиси.

---

<sup>1</sup> „Форматът OASIS“ се отнася за техническите спецификации съгласно документа на OASIS SC2-D5, формат на информацията за ремонт на автомобили, версия 1.0 от 28 май 2003 г. (която може да се намери на: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) и на точки 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 и 3.8 от документ на OASIS SC1-D2, Спецификация за изискванията за ремонт на автомобили, версия 6.1 от 10 януари 2003 г. (която може да се намери на: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>), като се използва само открит текстови и графичен формат.

2. Посочената в параграф 1 информация включва:
- а) ясна идентификация на превозното средство;
  - б) наръчници за техническо обслужване;
  - в) технически ръководства;
  - г) информация за компоненти и диагностика (като минимални и максимални теоретични стойности при измерване);
  - д) електрически схеми;
  - е) диагностични кодове за неизправности (включително специфичните кодове на производителя);
  - ж) идентификационният номер на софтуера за калибриране, приложим за типа превозно средство;
  - з) осигурената информация, отнасяща се за и предоставена чрез частни съоръжения и оборудване; както и
  - и) информация за записване на данни и двупосочни данни за мониторинг и изпитвания.
3. Оторизирани търговци или авторемонтни предприятия в системата за дистрибуция на даден производител на превозни средства се считат за независими оператори за целите на настоящия регламент, доколкото същите осигуряват ремонт или техническо обслужване на превозни средства, без да са част от системата за дистрибуция на производителя на превозни средства.

4. Информацията за ремонт и техническо обслужване на превозното средство е винаги достъпна, освен когато същата се изисква с цел техническо обслужване на информационната система.
5. За целите на производството и обслужването на съвместими със СБД резервни или допълнителни части, оборудване за диагностика и изпитвания, производителите предоставят необходимата информация относно СБД, ремонта и техническото обслужване на превозните средства, при еднакви условия, на всеки заинтересован производител и/или авторемонтно предприятие в областта на производството на части за превозни средства, оборудване за диагностика или изпитвания.
6. За целите на проектирането и производството на автомобилно оборудване за превозни средства, използващи алтернативно гориво, производителите предоставят при равни условия необходимата информация относно СБД, както и относно ремонта и техническото обслужване на превозното средство на всеки заинтересован произвеждащ, монтиращ и/или извършващ ремонтни дейности на оборудване за превозни средства, използващи алтернативно гориво.
7. Когато подава заявление за ЕО типово одобрение или национално типово одобрение, производителят представя на органа по типово одобрение, доказателство за съответствие с настоящия регламент, във връзка с достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозното средство и до информацията, посочена в параграф 5. В случай, че в дадения момент такава информация все още не е налична или все още не съответства на настоящия регламент и мерките по прилагането му, производителят я предоставя в рамките на шест месеца от датата на типово одобрение. Ако такава доказателство за съответствие не бъде предоставено в рамките на посочения срок, одобряващият орган предприема необходимите мерки за осигуряване на съответствие.

Производителят прави последващи изменения и допълнения към информацията относно ремонта и техническото обслужване на превозното средство, предоставена на неговите сайтове в интернет, едновременно с предоставянето им на оторизираните лица да извършват ремонтни дейности.

#### *Член 7*

##### *Такси за предоставяне на достъп до информация за ремонт и техническо обслужване на превозно средство*

1. Производителите имат право да налагат разумни и пропорционални такси за предоставяне на достъп до информация за ремонт и техническо обслужване на превозните средства, попадаща в обхвата на настоящия регламент; такса не се счита за разумна или пропорционална ако, тя препятства достъпа, като не отчита степента на използване на информацията от независимия оператор.
2. Производителите предоставят информация относно ремонта и техническото обслужване на превозно средство на ежедневна, ежемесечна и годишна основа, като таксите за достъп до такава информация варират в зависимост от съответните периоди, за които се предоставя достъп.

#### *Член 8*

##### *Мерки по прилагането*

Мерките, необходими за прилагане на член 6 и член 7, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент като го допълнят, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 3. Това включва дефинирането и актуализирането на техническите спецификации, отнасящи се до начина, по който се предоставя информация относно СБД, и ремонта и техническото обслужване на превозните средства, като се обръща специално внимание на специфичните нужди на МСП.

*Член 9*

*Доклад*

Не по-късно от .....<sup>\*</sup>, Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно работата на системата за достъп до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства, като обръща специално внимание на отражението върху конкуренцията и функционирането на вътрешния пазар и на ползите за околната среда. В доклада се прави преценка дали би било подходящо да се консолидират всички разпоредби, регулиращи достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства, в обхвата на ревизираната рамкова директива за типово одобрение.

## **ГЛАВА IV**

### **Задължения на държавите-членки**

*Член 10*

*Типово одобрение*

1. От датата на влизане в сила на настоящия регламент, или на мерките по прилагането му, в зависимост от това коя дата е по-късна, по искане на производителя, националните органи нямат право да откажат, на основания свързани с емисиите или разхода на гориво на превозните средства, издаването на ЕО типово одобрение или на национално типово одобрение за нов тип превозно средство или да забранят регистрацията, продажбата или пускането в движение на ново превозно средство в случаите, когато посоченото превозно средство отговаря на изискванията на настоящия регламент и на мерките по прилагането му, и по-конкретно на пределните стойности за Евро 5, посочени в Таблица 1 към Приложение I, или на пределните стойности за Евро 6, посочени в Таблица 2 към Приложение I.

---

<sup>\*</sup> Четири години след датата на влизане в сила на настоящия регламент.

2. Считано от 1 септември 2009 г., и от 1 септември 2010 г. по отношение на категория N<sub>1</sub>, класове II и III, и категория N<sub>2</sub>, националните власти отказват на основания, свързани с емисиите или разхода на гориво, издаването на ЕО типово одобрение или на национално типово одобрение за нови типове превозни средства, когато те не отговарят на изискванията на настоящия регламент и мерките по прилагането му, и по-конкретно на изискванията в приложенията, с изключение на пределните стойности за Евро 6, посочени в Таблица 2 на Приложение I. При изпитване за емисии в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител, пределните стойности за превозните средства, предназначени да отговорят на специфични социални нужди, са същите, както за превозните средства от категория N<sub>1</sub>, клас III.
  
3. Считано от 1 януари 2011 г., и от 1 януари 2012 г. за нови превозни средства от категория N<sub>1</sub>, класове II и III, категория N<sub>2</sub> и превозните средства, предназначени да отговорят на специфични социални нужди, когато те не отговарят на изискванията на настоящия регламент и на мерките по прилагането му, и по-конкретно на изискванията на приложенията, с изключение на пределните стойности за Евро 6, посочени в Таблица 2 на Приложение I, националните органи, считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 7, параграф 1, на Директива 70/156/ЕИО и на основания, свързани с емисиите на газове или с разхода на гориво, забраняват регистрацията, продажбата и пускането в движение на такива превозни средства. Когато се отнася до изпитване на емисиите в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител, пределните стойности за превозните средства, предназначени да отговорят на специфични социални нужди са същите, както за превозните средства от категория N<sub>1</sub>, клас III.

4. Считано от 1 септември 2014 г., и от 1 септември 2015 г. по отношение на превозни средства категория N<sub>1</sub> класове II и III, и категория N<sub>2</sub>, националните органи отказват на основания, свързани с емисиите на газове или с разхода на гориво, издаването на ЕО типово одобрение или на национално типово одобрение за нови типове превозни средства, когато те не отговарят на изискванията на настоящия регламент и на мерките по прилагането му, и по-конкретно на пределните стойности за Евро 6, посочени в Таблица 2 на Приложение I.
5. Считано от 1 септември 2015 г., и от 1 септември 2016 г. за нови превозни средства от категория N<sub>1</sub>, класове II и III, и категория N<sub>2</sub>, когато те не отговарят на изискванията на настоящия регламент и на мерките по прилагането му, и по-конкретно пределните стойности за Евро 6, посочени в Таблица 2 на Приложение I, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 7, параграф 1, на Директива 70/156/ЕИО и на основания, свързани с емисиите на газове или с разхода на гориво, забраняват регистрацията, продажбата и пускането в движение на такива превозни средства.

#### *Член 11*

##### *Типово одобрение на резервни части*

1. За нови резервни устройства, регулиращи замърсяването, предназначени за монтиране на превозни средства, одобрени съгласно настоящия регламент, националните органи забраняват продажбата или монтирането им в превозно средство когато не са от тип, за който е предоставено типово одобрение в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му.

2. Националните органи имат право да продължат да удължават срока на ЕО одобрения на типа за резервни устройства регулиращи замърсяването, отговарящи на технически норми, предхождащи настоящия регламент, съгласно условията, които са били приложими първоначално. Националните органи забраняват продажбата или монтирането в превозното средство на такива резервни устройства регулиращи замърсяването, освен когато те принадлежат към тип, за който е издадено съответното типово одобрение.
3. Резервни устройства, регулиращи замърсяването, предназначени за монтиране в превозни средства от тип, одобрен преди приемането на изискванията за типово одобрение на компонентите, се освобождават от изискванията на параграфи 1 и 2.

## *Член 12*

### *Финансови стимули*

1. Държавите-членки могат да предвиждат финансови стимули по отношение на серийно произвеждани превозни средства, които са в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му.

Тези стимули се прилагат за всички нови превозни средства, предлагани за продажба на пазара на държава-членка, които съответстват поне на пределните стойности на емисиите от таблица 1 на Приложение I, още преди датите, посочени в член 10, параграф 3; стимулите се прекратяват на датите, посочени в член 10, параграф 3.

Финансовите стимули, които се прилагат само за превозни средства, съответстващи на пределните стойности за емисиите от таблица 2 на Приложение I, могат да се предоставят за такива нови превозни средства, предлагани за продажба на пазара на държава-членка, от датите, посочени в член 10, параграф 3, преди датите, посочени в член 10, параграф 5; стимулите се прекратяват на датите, посочени в член 10, параграф 5.

2. Държавите-членки могат да предоставят финансови стимули за модернизация на превозни средства в експлоатация и за извеждане от употреба на превозни средства, които не отговарят на изискванията.
3. За всеки тип превозно средство, финансовите стимули по параграфи 1 и 2, не трябва да превишават допълнителната стойност на техническите устройства, въведени с цел осигуряване на съответствие с пределните стойности на емисиите, посочени в Приложение I, включително разходите по монтирането им на превозното средство.
4. Комисията се информира своевременно за планове за въвеждане или промяна на финансовите стимули, посочени в параграф 1 и параграф 2.

### *Член 13*

#### *Санкции*

1. Държавите-членки предписват разпоредби, съдържащи санкциите, приложими при нарушения на разпоредбите на настоящия регламент от страна на производителите, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите-членки уведомяват Комисията за тези разпоредби в рамките на ....<sup>\*</sup> и нотифицират незабавно всички последващи изменения, които ги засягат.

---

<sup>\*</sup> осемнадесет месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент.

2. Видовете нарушения, подлежащи на санкция, включват:
- а) подаване на декларации с невярно съдържание в хода на процедурите по одобрение или по отказване на одобрение;
  - б) фалшифициране на резултатите от изпитванията за типово одобрение или за съответствие в експлоатация;
  - в) непредоставяне на данни или технически спецификации, които биха могли да обусловят отказ или отнемане на типовото одобрение;
  - г) използване на измервателно-коригиращи устройства; както и
  - д) отказ за предоставяне на достъп до информация.

## **ГЛАВА V**

### **Заключителни разпоредби**

#### *Член 14*

#### *Ново дефиниране на спецификациите*

1. Комисията разглежда включването на емисиите на метан при изчисляването на емисиите на въглероден диоксид. При необходимост, Комисията прави предложение до Европейския парламент и Съвета за мерки за отчитане или ограничаване на емисиите на метан.

2. След приключване на Програмата за измерване на частиците на ИКЕ на ООН, която се провежда под егидата на Световния форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства, и не по-късно от влизането в сила на Евро 6, Комисията приема следните мерки, целящи изменение на несъществени елементи в настоящия регламент, като *inter alia* го допълва, без да снижава съществуващото ниво на амбициозност на поставените цели по отношение на околната среда:
- а) изменение на настоящия регламент в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 3, с цел пренастройване на пределните стойности, базираци се на масата на частиците, съгласно Приложение I на настоящия регламент и въвеждане на гранични стойности базираци се на броя на частиците в това приложение, така че те да са съпоставими в широки граници с пределните стойности на масата на бензина и дизеловото гориво;
  - б) приемане на ревизирана процедура по отношение на частиците и пределните стойности за броя на частиците съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 3.
3. Комисията прави преглед на процедурите, изпитванията и изискванията, предвидени в член 5, параграф 3, както и на циклите на изпитване, използвани за измерване на емисиите. Когато при прегледа се установи, че те вече не са задоволителни или че вече не отразяват действителните емисии, те се адаптират по начин, позволяващ реално отразяване на емисиите, отделяни от движещите се по пътищата автомобили. Мерките, необходими за изменение на несъществени елементи в настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 3.

4. Комисията прави преглед замърсителите съгласно изискванията и изпитванията, предвидени в член 15, параграф 3. Когато Комисията стигне до заключение, че е подходящо да се регулират емисии и от други замърсители, тя представя на Европейския парламент и Съвета предложение за съответно изменение на настоящия регламент.
5. Комисията преразглежда пределните стойности на емисиите, посочени в Таблица 4 на Приложение I относно емисиите на въглероден оксид и въглеводороди в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител при изпитване за стартиране на студен двигател и представя съответното предложение на Европейския парламент и на Съвета с оглед понижаване на пределните стойности на емисиите.
6. Съответните приложения на директива 2005/55/ЕО се изменят в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 15, параграф 3, така че да съдържат изисквания за типово одобрение за всички превозни средства, попадащи в областта на пролижение на тази директива.

#### *Член 15*

#### *Комитология*

1. Комисията се подпомага от комитет.

2. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се взимат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, посочен в член 5, параграф 6, на Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5а, параграфи от 1 до 4 и член 7 на Решение 1999/468/ЕО, като се взимат предвид разпоредбите на член 8 от него.

### *Член 16*

#### *Изменения на Директива 70/156/ЕИО и Директива 2005/55/ЕО*

1. Директива 70/156/ЕИО се изменя съгласно Приложение II към настоящия регламент.
2. Директива 2005/55/ЕО се изменя, както следва:
  - а) Заглавието се заменя със следното:

„Директива 2005/ 55/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 28 септември 2005 г. за типово одобрение на тежки превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тях (Евро IV и V)“;

б) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

За целите на настоящата директива се използват следните определения:

- а) „превозно средство“ е всяко моторно превозно средство съгласно определението в член 2 от Директива 70/156/ЕИО с референтна маса, над 2 610 kg;
  - б) „двигател“ е източникът на двигателната сила на превозното средство, за който може да се издаде типово одобрение, като отделен технически възел съгласно член 2 от Директива 70/156/ЕИО,;
  - в) „екологично превозно средство (ЕПС)“ е превозно средство, задвижвано с двигател, който отговаря на пределните стойности на емисиите, посочени в ред „С“ на таблиците в т. 6.2.1 на приложение I.“
- в) Раздел 1 на приложение I се заменя със следния текст:

„1. Настоящата директива се прилага по отношение на контрола на газовите замърсители и частиците, срока на експлоатация на устройствата регулиращи емисиите, съответствието на превозните средства/двигателите в експлоатация и системите за бордова диагностика (СБД) на всички моторни превозни средства, както и двигателите, посочени в член 1, с изключение на тези превозни средства от категории M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> и M<sub>2</sub>, за които е издадено типово одобрение съгласно Регламент (ЕО) № .../...<sup>+</sup>.“

---

<sup>+</sup> ОВ: Моля въведете номера и заглавието на настоящия регламент.

*Член 17*

*Отмяна*

1. Следните директиви се отменят, считано от ... \*:

- Директива 70/220/ЕИО,
- Директива 72/306/ЕИО,
- Директива 74/290/ЕИО,
- Директива 77/102/ЕИО,
- Директива 78/665/ЕИО,
- Директива 80/1268/ЕИО,
- Директива 83/351/ЕИО,
- Директива 88/76/ЕИО,
- Директива 88/436/ЕИО,
- Директива 89/458/ЕИО,
- Директива 91/441/ЕИО,
- Директива 93/59/ЕИО,
- Директива 93/116/ЕО,
- Директива 94/12/ЕО,

---

\* 66 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

- Директива 96/44/ЕО,
- Директива 96/69/ЕО,
- Директива 98/69/ЕО,
- Директива 98/177/ЕО,
- Директива 1999/100/ЕО,
- Директива 1999/102/ЕО,
- Директива 2001/1/ЕО,
- Директива 2001/100/ЕО,
- Директива 2002/80/ЕО,
- Директива 2003/76/ЕО,
- Директива 2004/3/ЕО.

2. Приложения II и V към Директива 89/491/ЕИО на Комисията от 17 юли 1989 г. за адаптиране към техническия прогрес на Директиви 70/157/ЕИО, 70/220/ЕИО, 72/245/ЕИОр 72/306/ЕИО, 80/1268/ЕИО и 80/1269/ЕИО относно моторните превозни средства<sup>1</sup> се заличават считано от ...\*.
3. Позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на настоящия регламент.

---

<sup>1</sup> ОВ L 238, 15.8.1989, стр. 43.

\* 66 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

4. Държавите-членки отменят законодателството си по прилагането, прието съгласно директивите, посочени в параграф 1, считано от ...\* .

### *Член 18*

#### *Влизане в сила*

1. Настоящият регламент влиза в сила на третия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Настоящият регламент се прилага считано от ...\*\* , с изключение на член 10, параграф 1, и член 12, които се прилагат от ...\*\*\* .
3. Измененията или мерките по прилагането, посочени в член 5, параграф 3, и член 14, параграф 5, се приемат до ...\*\*\*\* .

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставен в

*За Европейския парламент*

*Председател*

*За Съвета*

*Председател*

---

\* 66 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент.  
\*\* 18 месеца + 1 ден след датата на влизане в сила на настоящия регламент.  
\*\*\* Датата на влизане в сила на настоящия регламент.  
\*\*\*\* 12 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ I - Гранични стойности на емисиите

ПРИЛОЖЕНИЕ II - Изменения на Директива 70/156/ЕО

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### Гранични стойности на емисиите

Таблица 1: Гранични стойности на емисиите за Евро 5

Категория		Клас	Референтна маса (RW) (kg)	Гранични стойности													
				Маса на въглероден оксид (CO)		Обща маса на въглеводородите (THC)		Маса на въглеводородите, несъдържащи метан (NMHC)		Маса на азотните оксиди (NO <sub>x</sub> )		Обща маса на всички въглеводороди и азотни оксиди (THC + NO <sub>x</sub> )		Маса на частиците (PM)		Брой на частиците (1) (P)	
				L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI(2)	CI	PI	CI		
M	—	Всички	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0			
N <sub>1</sub>	I	RW ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0			
	II	1305 < RW ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5.0	5.0			
	III	1760 < RW	2270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5.0	5.0			
N <sub>2</sub>			2270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5.0	5.0			

Легенда: PI = Принудително запалване, CI = Запалване чрез сгъстяване

- 1) Трябва да се определи норматив за техния брой възможно най-скоро и не по-късно от влизането в сила на Евро 6.
- 2) Нормативи за частици при принудително запалване се прилагат само за двигатели с директно впръскване.

Таблица 2: Гранични стойности на емисиите за Евро 6

		Референтна маса (RW) (kg)	Гранични стойности													
			Маса на въглероден оксид (CO)		Обща маса на въглеводородите (THC)		Маса на въглеводородите несъдържащи метан (NMHC)		Маса на азотните оксида (NOx)		Обща маса на всички въглеводороди и азотни оксиди (THC + NOx)		Маса на частиците (PM)		Брой на частиците (1) (P)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
Категори я	Клас		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI(2)	CI	PI	CI
M	—	Всички	1000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5.0	5.0		
N <sub>1</sub>	I	RW ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5.0	5.0		
	II	1305 < RW ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5.0	5.0		
	III	1760 < RW	2270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5.0	5.0		
N <sub>2</sub>			2270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5.0	5.0		

Легенда: PI = Принудително запалване, CI = Запалване чрез сгъстяване

- 1) За този етап се определя норматив за техния брой.
- 2) Нормативи за частици при принудително запалване се прилагат само за двигатели с директно впръскване.

Таблица 3 - Гранична стойност на емисиите при изпитване за емисии от изпаряване

Маса на емисии от изпаряване (g/изпитване)
2,0

Таблица 4 - Гранични стойности на емисиите въглероден оксид и въглеводороди в отработилите газове от изходната тръба на последния шумозаглушител при изпитване със стартиране на студен двигател

Температура на изпитванията 266 К (-7 °С)			
Категория на превозното средство	Клас	Маса на въглероден оксид (CO) L <sub>1</sub> (g/km)	Маса на въглеводородите (HC) L <sub>2</sub> (g/km)
M	—	15	1.8
N <sub>1</sub>	I	15	1.8
	II	24	2.7
	III	30	3.2
N <sub>2</sub>		30	3.2

## **ПРИЛОЖЕНИЕ II**

### Изменения на Директива 70/156/ЕИО

Директива 70/156/ЕИО се изменя както следва.

- 1) След последното тире на член 2 се добавя следното изречение:

„Когато в тази директива се прави препратка към отделна директива или регламент, това включва и актовете по прилагането им.“

- 2) Думите „или регламент“ се добавят след думите „отделна директива“ в следните разпоредби:

член 2, първо тире; член 2, девето тире; член 2, десето тире; член 2, четиринадесето тире; член 3, параграф 1; член 3, параграф 4; член 4, параграф 1, буква в) член 4, параграф 1, буква г) член 5, параграф 5; член 6, параграф 3; член 7, параграф 2; член 13, параграф 4; член 13, параграф 5; приложение IV, част II, първи параграф; приложение V, раздел 1, буква а); приложение V, раздел 1, буква б); приложение V, раздел 1, буква в); приложение VII, бележка (1); приложение X, раздел 2.1.; приложение X, раздел 3.3.; приложение XI, допълнение 4, значение на буквите: X; приложение XII, раздел Б, параграф 2; приложение XIV, раздел 2, буква а); приложение XIV, раздел 2, параграф в); приложение XIV, раздел 2, буква г).

- 3) Думите „или регламенти“ се добавят след думите „отделни директиви“ в следните разпоредби:

Член 2, осмо тире; член 3, параграф 1; член 3, параграф 2; член 4, параграф 1, буква а), първо и второ тире; член 4, параграф 1, буква б); член 4, параграф 3; член 5, параграф 4, трета алинея; член 5, параграф 6; член 8, параграф 2; член 8, параграф 2, буква в); член 9, параграф 2; член 10, параграф 2; член 11, параграф 1; член 13, параграф 2; член 14, параграф 1, второ тире i) Списък на приложенията: заглавие на приложение XIII; приложение IV, част I, първи и втори ред; приложение IV, част II, забележка (1) към таблицата; приложение V, раздел 1, буква б); приложение V, раздел 3; приложение V, раздел 3, буква а); приложение V, раздел 3, буква б); приложение X, раздел 2.2.; приложение X, раздел 2.3.5.; приложение X, раздел 3.5.; приложение XIV, раздел 1.1.; приложение XIV, раздел 2, буква в);

- 4) Думите „или регламент“ се добавят след думата „директива“ в следните разпоредби:

член 5, параграф 3, алинея трета; приложение IV, част I, трети ред; приложение IV, част I, забележка X към таблицата; приложение VII (1), раздел 2; приложение VII (1), раздел 3; приложение VII (1), раздел 4; приложение X, забележка 2; приложение X, раздел 1.2.2; приложение XI, допълнение 4, значение на буквите: N/A (не се прилага);

- 5) В член 8, параграф 2, буква в) след думите „директива/и” се добавят думите „или регламент/и”:
- 6) В Приложение IV, част I, точка 2 на таблицата и наименованието на таблицата се заменя със следното:

”

Предмет	Номер на директива/регламент	Препратка към Официален вестник	Приложимост										
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
2.Емисии/ Достъп до информация	[.../.../ЕО]	L ..., ..., стр. ...	X <sup>10</sup>	X <sup>10</sup>		X <sup>10</sup>	X <sup>10</sup>						

<sup>10</sup> За превозни средства с референтна маса не повече от 2 610 kg По искане от производителя, може да се прилага при превозни средства с референтна маса, повече от 2 840 kg.“;

- 7) В приложение IV, част I, точки 11 и 39 се заличават.
- 8) В приложение VII, раздел 5, точка 4, след думите „когато се касае за директива” се добавят думите „или регламент“.

- 9) В приложение VII, раздел 5, след думите „последната директива” се добавят думите „или регламент“;
- 10) В приложение XI, допълнение 1, наименованието на таблицата и точка 2 се заменят със следното:

“

Точка	Предмет	Номер на директива/ регламент	$M_1 \leq 2500(1)$ kg	$M_1 > 2500(1)$ kg	$M_2$	$M_3$
2	Емисии/Достъп до информация	[.../.../ЕО]	Q	G+Q	G+Q	

”

- 11) В приложение XI, допълнение 1, точки 11 и 39 се заличават;

- 12) В Приложение XI, Допълнение 2, наименованието на таблицата и точка 2 се заменят със следното:

Точка	Предмет	Номер на директива/ регламент	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
2	Емисии/ Достъп до информация	[(ЕО) №.../.../]	A	A		A	A					

“.”  
”

- 13) В Приложение XI, Допълнение 2, точки 11 и 39 се заличават;

- 14) В приложение XI, Допълнение 3, точка 2 на таблицата и наименованието на таблицата се заменят със следното:

Точка	Предмет	Номер на директива/ регламент	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
2	Емисии/Достъп до информация	[(ЕО) №.../.../]	Q		Q	Q					

“.”  
”

- 15) В приложение XI, допълнение 3, точка 11 се заличава;
- 16) В приложение XI, допълнение 4, наименованието на таблицата и точка 2 се заменят със следното:

”

Точка	Предмет	Номер на директива / регламент	Автокран от категория N
2	Емисии/Достъп до информация	[(ЕО) №..../.../]	N/A

“  
,

- 17) В приложение XI, допълнение 4, точка 11 се заличава.

---