

I

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 595/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 18ης Ιουνίου 2009**

σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95 αυτής,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, στον οποίο πρέπει να εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων. Για τον σκοπό αυτό έχει θεσπιστεί ένα ολοκληρωμένο κοινοτικό σύστημα έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές θα πρέπει συνεπώς να εναρμονιστούν ώστε να αποφεύγονται απαιτήσεις που διαφέρουν από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.

- (2) Ο παρών κανονισμός αποτελεί νέο ξεχωριστό κανονισμό στο πλαίσιο της κοινοτικής διαδικασίας έγκρισης τύπου σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) ⁽³⁾. Ως εκ τούτου, τα παραρτήματα IV, VI και XI της εν λόγω οδηγίας θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.

- (3) Κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υιοθετήθηκε μια νέα ρυθμιστική προσέγγιση όσον αφορά τη νομοθεσία της Κοινότητας περί οχημάτων. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίζει θεμελιώδεις μόνο διατάξεις σχετικά με τις εκπομπές από οχήματα, ενώ οι τεχνικές προδιαγραφές θα πρέπει να ορίζονται μέσω μέτρων εφαρμογής που θεσπίζονται σύμφωνα με τις διαδικασίες επιτροπών.

- (4) Το έκτο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, το οποίο εγκρίθηκε με την απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002 ⁽⁴⁾, αναγνωρίζει την ανάγκη να μειωθεί η ρύπανση σε επίπεδα που ελαχιστοποιούν τις επιβλαβείς συνέπειες για την υγεία του ανθρώπου, δίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στις ευαίσθητες ομάδες του πληθυσμού και στο περιβάλλον ως σύνολο. Η κοινοτική νομοθεσία έχει καθιερώσει ενδεδειγμένα πρότυπα σχετικά με την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα για την προστασία της υγείας των ανθρώπων και ειδικότερα των ευπαθών ατόμων, καθώς και σχετικά με εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών. Μετά την ανακοίνωση της 4ης Μαΐου 2001, με την οποία θεσπίστηκε το πρόγραμμα «καθαρός αέρας για την Ευρώπη (CAFE)», η Επιτροπή υιοθέτησε, στις 21 Σεπτεμβρίου 2005, μια άλλη ανακοίνωση με τίτλο «Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση». Ένα από τα συμπεράσματα της εν λόγω θεματικής στρατηγικής είναι ότι για την επίτευξη των στόχων για

⁽¹⁾ ΕΕ C 211 της 19.8.2008, σ. 12.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 2009.

⁽³⁾ ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1.

την ποιότητα του αέρα απαιτούνται περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών από τα μέσα μεταφοράς (αεροπορικά, θαλάσσια και χερσαία), από τα νοικοκυριά και από τους τομείς της ενέργειας, της γεωργίας και της βιομηχανίας. Στο πλαίσιο αυτό, η μείωση των εκπομπών των οχημάτων θα πρέπει να αντιμετωπισθεί ως τμήμα συνολικής στρατηγικής. Η εισαγωγή των προτύπων ευρώ VI αποτελεί ένα από τα μέτρα που έχουν ως στόχο τη μείωση των υφιστάμενων εν χρήσει εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως σωματιδιακών ρύπων (PM), καθώς και πρόδρομων ουσιών του όζοντος, όπως των οξειδίων του αζώτου (NO_x) και των υδρογονανθράκων.

- (5) Η επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα απαιτεί συνεχείς προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών από οχήματα. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να παρασχεθούν στη βιομηχανία σαφή στοιχεία για τις μελλοντικές οριακές τιμές εκπομπών και κατάλληλο χρονικό πλαίσιο για την επίτευξη και την ανάπτυξη των απαραίτητων τεχνικών επιτευγμάτων.
- (6) Ειδικότερα επιβάλλεται η μείωση των εκπομπών NO_x από βαρέα επαγγελματικά οχήματα για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές ρύπανσης και τα εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών. Ο καθορισμός οριακών τιμών για τις εκπομπές NO_x, σε αρχικό στάδιο, θα πρέπει να παράσχει μακροπρόθεσμη, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ασφάλεια προγραμματισμού για τους κατασκευαστές οχημάτων.
- (7) Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές είναι σημαντικό να λαμβάνεται υπόψη ο αντίκτυπος για την ανταγωνιστικότητα των αγορών και των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο κόστος που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις, καθώς και τα οφέλη που προκύπτουν από άποψη ενθάρρυνσης της καινοτομίας, βελτίωσης της ποιότητας του αέρα, μείωσης των δαπανών για την υγεία και αύξησης του προσδόκιμου επιβίωσης.
- (8) Η απεριόριστη πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής του οχήματος, μέσω τυποποιημένου μορφοτύπου που μπορεί να χρησιμοποιείται για την ανάκτηση τεχνικών πληροφοριών, και ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά όσον αφορά τις υπηρεσίες παροχής πληροφοριών για την επισκευή και συντήρηση οχημάτων, είναι αναγκαίοι ώστε να βελτιωθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ιδίως όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, την ελευθερία εγκατάστασης και την ελευθερία παροχής υπηρεσιών. Μεγάλο μέρος των πληροφοριών αυτών συνδέεται με τα ενσωματωμένα συστήματα διάγνωσης (OBD) και τη διάδρασή τους με άλλα συστήματα οχημάτων. Απαιτείται να καθοριστούν τεχνικές προδιαγραφές τις οποίες θα πρέπει να τηρούν οι κατασκευαστές σχετικά με την παροχή πληροφοριών στους δικτυακούς τόπους τους, παράλληλα με στοχοθετημένα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η εύλογη πρόσβαση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (MME).
- (9) Το αργότερο στις 7 Αυγούστου 2013, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει τη λειτουργία του συστήματος απεριόριστης πρόσβασης στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων με σκοπό να καθορίσει εάν θα ήταν σκόπιμο να ενοποιηθούν όλες οι διατάξεις που αφορούν την πρόσβαση

σε πληροφορίες για την επισκευή και συντήρηση οχημάτων εντός ενός αναθεωρημένου πλαισίου νομοθεσίας σχετικά με την έγκριση τύπου. Εάν οι διατάξεις που αφορούν την πρόσβαση στις πληροφορίες αυτές ενοποιηθούν με αυτόν τον τρόπο, οι αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να καταργηθούν, ενόσω διατηρούνται τα υφιστάμενα δικαιώματα για την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης.

- (10) Η Επιτροπή θα πρέπει να ενθαρρύνει την ανάπτυξη ενός διεθνούς μορφοτύπου για απεριόριστη και τυποποιημένη πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, παραδείγματος χάριν μέσω του έργου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης (CEN).
- (11) Είναι σημαντικό να θεσπισθεί κοινό ευρωπαϊκό πρότυπο για το μορφότυπο πληροφοριών για το σύστημα OBD οχημάτων και πληροφοριών επισκευής και συντήρησης των οχημάτων. Έως ότου εγκριθεί αυτό το πρότυπο, οι πληροφορίες για το σύστημα OBD οχημάτων και οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα θα πρέπει να εξακολουθούν να παρουσιάζονται με άμεσα προσβάσιμο τρόπο και βάσει ενός μορφοτύπου το οποίο θα εγγυάται την άνευ διακρίσεων πρόσβαση. Οι πληροφορίες θα πρέπει να διατίθενται στους δικτυακούς τόπους των κατασκευαστών ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό λόγω της φύσεως των πληροφοριών, σε άλλο κατάλληλο μορφότυπο.
- (12) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει συνεχώς τις εκπομπές που έως σήμερα δεν υπόκεινται σε ρυθμίσεις και οι οποίες προκύπτουν ως συνέπεια της ευρύτερης χρήσης νέων συνθέσεων καυσίμων, τεχνολογιών κινητήρων και συστημάτων ελέγχου εκπομπών. Η Επιτροπή θα πρέπει, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να υποβάλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη ρύθμιση των εκπομπών αυτών.
- (13) Ενδεικνύεται να ενθαρρυνθεί η καθιέρωση οχημάτων που λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα, τα οποία μπορεί να έχουν μειωμένες εκπομπές NO_x και αιωρούμενων σωματιδίων. Επομένως, θα πρέπει να καθιερωθούν οριακές τιμές για τους υδρογονάνθρακες, τους υδρογονάνθρακες χωρίς μεθάνιο και το μεθάνιο.
- (14) Προκειμένου να εξασφαλισθεί ο έλεγχος των εκπομπών πάρα πολύ μικρών σωματιδίων (PM 0,1 μm ή λιγότερο), θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εγκρίνει μια προσέγγιση με βάση τον αριθμό των σωματιδίων για τις εκπομπές σωματιδιακών ρύπων, επιπλέον της χρησιμοποιούμενης επί του παρόντος προσέγγισης με βάση τη μάζα. Η προσέγγιση με βάση τον αριθμό των αιωρούμενων σωματιδίων θα πρέπει να βασίζεται στα αποτελέσματα του προγράμματος μέτρησης σωματιδίων της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και να συνάδει με τους υφιστάμενους φιλόδοξους στόχους για το περιβάλλον.
- (15) Για να επιτευχθούν αυτοί οι περιβαλλοντικοί στόχοι είναι σκόπιμο να αναφέρεται ότι οι οριακές τιμές σωματιδίων θα αντικατοπτρίζουν κατά πάσα πιθανότητα τα υψηλότερα επίπεδα απόδοσης που επιτυγχάνονται επί του παρόντος με φίλτρα σωματιδίων χρησιμοποιώντας τη βέλτιστη διαθέσιμη τεχνολογία.

- (16) Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει εναρμονισμένους σε παγκόσμια κλίμακα κύκλους οδήγησης στη διαδικασία δοκιμής που παρέχει τη βάση των ρυθμίσεων των εκπομπών έγκρισης τύπου ΕΚ. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο εφαρμογής φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών για την επαλήθευση των υφιστάμενων εν χρήσει εκπομπών και θέσπισης διαδικασιών για τον έλεγχο των εκπομπών εκτός κύκλου.
- (17) Ο μετεξοπλισμός βαρέων οχημάτων με φίλτρα σωματιδίων ντίζελ μπορεί να προκαλέσει αυξημένες εκπομπές διοξειδίου του αζώτου (NO₂). Κατά συνέπεια, στο πλαίσιο της θεματικής στρατηγικής για την ατμοσφαιρική ρύπανση, η Επιτροπή θα πρέπει να εκπονήσει νομοθετική πρόταση για την εναρμόνιση των εθνικών νομοθετικών διατάξεων που διέπουν τον μετεξοπλισμό και να εξασφαλίζει ότι θα προβλέπονται στο πλαίσιο αυτό απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος.
- (18) Τα συστήματα OBD είναι σημαντικά για τον έλεγχο των εκπομπών κατά τη διάρκεια της χρήσης του οχήματος. Λόγω της σημασίας του ελέγχου των πραγματικών εκπομπών, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει συνεχώς τις απαιτήσεις για τα εν λόγω συστήματα και τα κατώφλια ανοχής για την παρακολούθηση σφαλμάτων.
- (19) Για την παρακολούθηση της συμμετοχής του εν λόγω τομέα στο σύνολό του στις συνολικές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, η Επιτροπή θα πρέπει να καθιερώσει τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.
- (20) Η Επιτροπή, για να προωθήσει καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα, θα πρέπει να μελετήσει τη σκοπιμότητα και την ανάπτυξη ορισμού και μεθοδολογίας της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπομπών CO₂ για ολόκληρα οχήματα και όχι μόνο για κινητήρες, με την επιφύλαξη της χρήσης εικονικών και πραγματικών δοκιμών. Ένας τέτοιος ορισμός καθώς και η μεθοδολογία θα πρέπει επίσης να καλύπτουν εναλλακτικά συστήματα μετάδοσης της κίνησης (π.χ. υβριδικά οχήματα) καθώς και τις συνέπειες των βελτιώσεων επί των οχημάτων, όπως εφαρμογές της αεροδυναμικής, βάρος, χωρητικότητα και αντίσταση κύλισης. Εάν μπορεί να βρεθεί κατάλληλη μέθοδος παρουσίασης και σύγκρισης, η παραγόμενη κατανάλωση καυσίμων και οι εκπομπές CO₂ θα πρέπει να διατίθενται στο κοινό για χωριστούς τύπους οχημάτων.
- (21) Για τον αποτελεσματικότερο έλεγχο των υφιστάμενων εν χρήσει εκπομπών, περιλαμβανομένων των εκπομπών εκτός κύκλου, και για τη διευκόλυνση της διαδικασίας της εν χρήσει συμμόρφωσης, θα πρέπει να εγκριθούν μια μεθοδολογία δοκιμών, καθώς και απαιτήσεις απόδοσης βάσει της χρησιμοποίησης φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών εντός κατάλληλου χρονικού πλαισίου.
- (22) Για την επίτευξη των σχετικών με την ποιότητα του αέρα στόχων της ΕΕ, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει εναρμονισμένες διατάξεις προκειμένου να διασφαλιστεί ο ενδεδειγμένος έλεγχος των εκπομπών εκτός κύκλου από βαρέα επαγγελματικά οχήματα και κινητήρες, σε ένα ευρύ φάσμα συνθηκών λειτουργίας του κινητήρα και συνθηκών περιβάλλοντος.
- (23) Για την τήρηση των καθιερωμένων προτύπων των σχετικών με τις εκπομπές ρύπων, βασική απαίτηση είναι η εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μετεπεξεργασίας, ειδικότερα στην περίπτωση των NO_x. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να θεσπιστούν μέτρα για τη διασφάλιση της ενδεδειγμένης λειτουργίας των συστημάτων, με βάση τη χρήση αντιδραστηρίου.
- (24) Τα κράτη μέλη είναι σε θέση να επιταχύνουν, με την παροχή οικονομικών κινήτρων, τη διάθεση στην αγορά οχημάτων που να πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν εγκριθεί σε κοινοτικό επίπεδο. Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να περιλαμβάνουν τις εκπομπές στη μέθοδο για τον υπολογισμό των φόρων που επιβάλλονται στα οχήματα.
- (25) Όταν τα κράτη μέλη καταρτίζουν μέτρα για να εξασφαλίσουν τον μετεξοπλισμό των βαρέων οχημάτων που βρίσκονται σε κυκλοφορία, τα μέτρα αυτά θα πρέπει να βασίζονται στα πρότυπα ευρώ VI.
- (26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με τις επιβλητέες κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και να μεριμνήσουν για την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες των παραβάσεων και αποτρεπτικές.
- (27) Οι σχετικές με την ισχύ των κινητήρων των μηχανοκίνητων οχημάτων επιταγές που επιβάλλει η οδηγία 80/1269/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1980, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ισχύ των κινητήρων των οχημάτων με κινητήρα⁽¹⁾, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον παρόντα κανονισμό και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (ευρώ 5 και ευρώ 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων⁽²⁾. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και να καταργηθεί η οδηγία 80/1269/ΕΟΚ.
- (28) Για την απλούστευση της κοινοτικής νομοθεσίας είναι σκόπιμο να αντικατασταθούν οι ισχύουσες νομοθετικές πράξεις για τις εκπομπές από βαρέα επαγγελματικά οχήματα, ήτοι η οδηγία 2005/55/ΕΚ⁽³⁾ και η οδηγία 2005/78/ΕΚ της Επιτροπής⁽⁴⁾ από έναν κανονισμό. Η χρήση κανονισμού αναμένεται να διασφαλίσει την άμεση εφαρμογή των λεπτομερών τεχνικών διατάξεων για τους κατασκευαστές, τις αρχές έγκρισης και τις τεχνικές υπηρεσίες, καθώς και τη δυνατότητα ταχείας και αποτελεσματικής επικαιροποίησης των εν λόγω διατάξεων. Συνεπώς, οι οδηγίες 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ θα πρέπει να καταργηθούν και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(1) ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 46.

(2) ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1.

(3) Οδηγία 2005/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Σεπτεμβρίου 2005, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, καθώς και κατά των εκπομπών αερίων ρύπων από κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο και χρησιμοποιούνται σε οχήματα (ΕΕ L 275 της 20.10.2005, σ. 1).

(4) Οδηγία 2005/78/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή της οδηγίας 2005/55/ΕΚ και την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II, III, IV και VI της εν λόγω οδηγίας (ΕΕ L 313 της 29.11.2005, σ. 1).

- (29) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να εγκρίνονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (30) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εισαγάγει οριακές τιμές με βάση τον αριθμό των σωματιδίων που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, να καθορίσει, εάν κριθεί σκόπιμο, την τιμή του επιτρεπόμενου επιπέδου του στοιχείου NO₂ στην οριακή τιμή NO_x, να καθιερώσει ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου, καθώς και διαδικασία μέτρησης του αριθμού των σωματιδίων, και να εγκρίνει μέτρα σχετικά με τις εκπομπές εκτός κύκλου, τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών, την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων και τους κύκλους δοκιμής που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, διά της συμπλήρωσής του με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (31) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς μέσω της θέσπισης κοινών τεχνικών απαιτήσεων σχετικά με τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων και της εξασφάλισης πρόσβασης σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων για ανεξάρτητους φορείς, κατά τον ίδιο τρόπο που παρέχεται η εν λόγω πρόσβαση σε εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και, κατά συνέπεια, μπορεί να επιτευχθεί αποτελεσματικότερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινές τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων, κινητήρων και ανταλλακτικών, όσον αφορά τις εκπομπές τους.

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης κανόνες για την εν χρήση συμμόρφωση οχημάτων και κινητήρων, την αντοχή των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, τα συστήματα OBD, τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμων και εκπομπών CO₂ και τη δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες σχετικές με τα συστήματα OBD οχημάτων καθώς και με την επισκευή και συντήρηση οχημάτων.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών M₁, M₂, N₁ και N₂, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, με μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg και σε όλα τα οχήματα με κινητήρα των κατηγοριών M3 και N3, όπως ορίζονται στο εν λόγω παράρτημα.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του άρθρου 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007.

Κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή, η έγκριση τύπου ολοκληρωμένου οχήματος δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του επεκτείνεται στο αντίστοιχο ημιτελές όχημα με μάζα αναφοράς που δεν υπερβαίνει τα 2 610 kg. Οι εγκρίσεις τύπου επεκτείνονται εάν ο κατασκευαστής μπορεί να αποδείξει ότι όλοι οι συνδυασμοί του αμαξώματος που αναμένεται να ενσωματωθούν στο ημιτελές όχημα αυξάνουν τη μάζα αναφοράς του οχήματος σε άνω των 2 610 kg.

Κατόπιν αιτήσεως του κατασκευαστή, η έγκριση τύπου οχήματος που χορηγείται με βάση τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του επεκτείνεται στις εναλλακτικές μορφές και τύπους του με μάζα αναφοράς που υπερβαίνει τα 2 380 kg υπό τον όρο ότι πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με τη μέτρηση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση καυσίμων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και τα μέτρα εφαρμογής του.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «κινητήρας»: πηγή κινητήριας δύναμης ενός οχήματος για την οποία μπορεί να χορηγείται έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 25 της οδηγίας 2007/46/ΕΟΚ·
- 2) «αέριοι ρύποι»: οι εκπομπές, στα καυσαέρια, μονοξειδίου του άνθρακα, οξειδίων του αζώτου (NO_x) εκφρασμένων σε ισοδύναμο NO₂, και υδρογονανθράκων·
- 3) «αιωρούμενα σωματίδια»: τα συστατικά των καυσαερίων που απομακρύνονται από τα αραιωμένα καυσαέρια σε μέγιστη θερμοκρασία 325 K (52 °C), μέσω των φίλτρων που περιγράφονται στη διαδικασία δοκιμής για τον έλεγχο των μέσων εκπομπών στον αγωγό εξαγωγής·
- 4) «εκπομπές αγωγού εξαγωγής»: οι εκπομπές των αερίων ρύπων και αιωρούμενων σωματιδίων·
- 5) «στροφαλοθάλαμος»: οι εσωτερικοί ή εξωτερικοί χώροι ενός κινητήρα που συνδέονται με τη δεξαμενή λαδιού με εσωτερικούς ή εξωτερικούς αγωγούς, μέσω των οποίων μπορούν να διαφύγουν αέρια και ατμοί·

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- 6) «αντιρρυπαντική διάταξη»: τα τμήματα ενός οχήματος που ελέγχουν ή/και περιορίζουν τις εκπομπές ρύπων του αγωγού εξαγωγής·
- 7) «ενσωματωμένο σύστημα διάγνωσης (OBD)»: το σύστημα που είναι ενσωματωμένο σε ένα όχημα ή κινητήρα και το οποίο έχει την ικανότητα να αναγνωρίζει δυσλειτουργίες και, εφόσον είναι δυνατό, να επισημαίνει την εμφάνισή τους με τη βοήθεια συστήματος ειδοποίησης, να εντοπίζει το πιθανό σημείο δυσλειτουργίας μέσω πληροφοριών καταχωρημένων σε μνήμη υπολογιστή, και να κοινοποιεί αυτές τις πληροφορίες εκτός του οχήματος·
- 8) «στρατηγική αναστολής»: η στρατηγική ελέγχου των εκπομπών η οποία μειώνει την αποτελεσματικότητα του ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες περιβάλλοντος ή λειτουργίας του κινητήρα, οι οποίες προκύπτουν είτε κατά τη συνήθη λειτουργία του οχήματος, είτε εκτός των διαδικασιών δοκιμής για την έγκριση τύπου·
- 9) «αρχική διάταξη ελέγχου της ρύπανσης»: διάταξη ελέγχου της ρύπανσης, ή συνδυασμός τέτοιων διατάξεων, η οποία καλύπτεται από τη χορηγηθείσα για το συγκεκριμένο όχημα έγκριση τύπου·
- 10) «διάταξη αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης»: διάταξη ελέγχου της ρύπανσης, ή συνδυασμός τέτοιων διατάξεων, η οποία προορίζεται να αντικαταστήσει μια αρχική διάταξη ελέγχου της ρύπανσης και η οποία μπορεί να εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 25 της οδηγίας 2007/46/EK·
- 11) «πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος»: όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη διάγνωση, τη συντήρηση, την τεχνική επιθεώρηση, την περιοδική παρακολούθηση, την επισκευή, τον επαναπρογραμματισμό ή την επαναφορά του οχήματος στην αρχική κατάσταση ή την τηλεδιάγνωση και τηλευποστήριξη του οχήματος τις οποίες παρέχουν οι κατασκευαστές στους εξουσιοδοτημένους τους πωλητές και συνεργεία επισκευής, περιλαμβανομένων όλων των επακόλουθων τροποποιήσεων και συμπληρωμάτων των πληροφοριών αυτών. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν όλα τα απαιτούμενα στοιχεία για τη συναρμογή εξαρτημάτων ή εξοπλισμού στο όχημα·
- 12) «κατασκευαστής»: το πρόσωπο ή ο φορέας που είναι υπεύθυνος έναντι της εγκριτικής αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου ή αδειοδότησης και για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής. Δεν απαιτείται να εμπλέκεται το πρόσωπο ή ο φορέας αυτός άμεσα σε όλα τα στάδια της κατασκευής του οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που αποτελεί αντικείμενο της διαδικασίας έγκρισης·
- 13) «ανεξάρτητοι φορείς»: οι επιχειρήσεις εκτός των εξουσιοδοτημένων πωλητών και συνεργείων επισκευής οι οποίες συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και στη συντήρηση μηχανοκίνητων οχημάτων, και ιδίως επισκευαστές, κατασκευαστές ή διανομείς εξοπλισμού ή εργαλείων επισκευής, ανταλλακτικών, εκδότες τεχνικών εντύπων, λέσχες αυτοκινήτου, φορείς παροχής οδικής βοήθειας, φορείς που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής επιθεώρησης και δοκιμής και φορείς που παρέχουν υπηρεσίες κατάρτισης στους επισκευαστές, κατασκευαστές και επισκευαστές εξοπλισμού των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων·
- 14) «όχημα εναλλακτικών καυσίμων»: όχημα σχεδιασμένο να είναι σε θέση να λειτουργεί τουλάχιστον με έναν τύπο καυσίμου το οποίο είτε είναι αέριο σε ατμοσφαιρική θερμοκρασία και πίεση είτε παραχθεί κατά σημαντικό βαθμό από μη ορυκτά έλαια·
- 15) «μάζα αναφοράς»: η μάζα του οχήματος σε τάξη πορείας χωρίς την ενιαία μάζα των 75 kg του οδηγού και προσαυξημένη κατά μια ενιαία μάζα 100 kg·
- 16) «παραποίηση»: κάθε αδρανοποίηση, προσαρμογή ή τροποποίηση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών οχήματος ή του συστήματος προώθησης, περιλαμβανομένου οιασδήποτε λογισμικού ή άλλων λογικών στοιχείων ελέγχου των συστημάτων αυτών, κατά τρόπο που έχει ως αποτέλεσμα, είτε σκόπιμο είτε όχι, την επιδείνωση των επιδόσεων εκπομπών του οχήματος.

Η Επιτροπή μπορεί να προσαρμόσει τον ορισμό του σημείου 7 του παρόντος άρθρου με σκοπό να αντικατοπτρίζεται η τεχνική πρόοδος στα συστήματα OBD. Το εν λόγω μέτρο, που έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2.

Άρθρο 4

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι όλα τα νέα οχήματα τα οποία πωλούνται, ταξινομούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα, όλοι οι νέοι κινητήρες οι οποίοι πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα και όλες οι νέες διατάξεις αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης, οι οποίες απαιτούν έγκριση τύπου σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9 και πωλούνται ή τίθενται σε λειτουργία στην Κοινότητα, έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

2. Οι κατασκευαστές μεριμνούν για την τήρηση των διαδικασιών έγκρισης τύπου για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής, της αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και της εν χρήσει συμμόρφωσης.

Τα τεχνικής φύσεως μέτρα που λαμβάνει ο κατασκευαστής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διασφαλίζουν τον αποτελεσματικό περιορισμό των εκπομπών στον αγωγό εξαγωγής, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, καθ' όλη τη διάρκεια της φυσιολογικής ζωής των οχημάτων και υπό κανονικές συνθήκες χρήσεως.

Προς τον σκοπό αυτό, ο αριθμός των διανυθέντων χιλιομέτρων και η χρονική περίοδος που λαμβάνονται υπόψη για τις δοκιμές αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, οι οποίες διενεργούνται με σκοπό την έγκριση τύπου και τη δοκιμή της συμμόρφωσης των εν χρήσει οχημάτων ή κινητήρων, είναι:

- α) 160 000 χιλιόμετρα ή πέντε έτη, οποιοδήποτε από τα δύο συμβεί πρώτα, στις περιπτώσεις κινητήρων που τοποθετούνται σε οχήματα των κατηγοριών M₁, N₁ και M₂.

β) 300 000 χιλιόμετρα ή έξι έτη, οποιοδήποτε από τα δύο συμβεί πρώτα, στις περιπτώσεις κινητήρων που τοποθετούνται σε οχήματα των κατηγοριών N₂ και N₃, με μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα που δεν υπερβαίνει τους 16 τόνους, και M₃ κλάση I, κλάση II και κλάση A, καθώς και κλάση B με μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους·

γ) 700 000 χιλιόμετρα ή επτά έτη, οποιοδήποτε από τα δύο συμβεί πρώτα, στις περιπτώσεις κινητήρων που τοποθετούνται σε οχήματα των κατηγοριών N₃ με μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα άνω των 16 τόνων και M₃, κλάση III και κλάση B με μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα άνω των 7,5 τόνων.

3. Η Επιτροπή θεσπίζει τις ειδικές διαδικασίες και απαιτήσεις για την εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Τα εν λόγω μέτρα, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2.

Άρθρο 5

Απαιτήσεις και δοκιμές

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I.

2. Οι κατασκευαστές εξοπλίζουν τα οχήματα και τους κινητήρες κατά τρόπο ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία που ενδέχεται να επηρεάσουν τις εκπομπές να σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται έτσι ώστε τα οχήματα ή ο κινητήρας, υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

3. Η χρήση στρατηγικών αναστολής που περιορίζουν την αποτελεσματικότητα του εξοπλισμού ελέγχου των εκπομπών απαγορεύεται.

4. Η Επιτροπή θεσπίζει τα μέτρα για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα ακόλουθα:

α) τις εκπομπές αγωγού εξαγωγής, συμπεριλαμβανομένων κύκλων δοκιμής, τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης εκπομπών για τον έλεγχο των πραγματικών εν χρήσει εκπομπών, τον έλεγχο και περιορισμό των εκπομπών εκτός κύκλου, τον καθορισμό οριακών τιμών για τον αριθμό των σωματιδίων τηρουμένων των ισχυουσών φιλόδοξων απαιτήσεων για την προστασία του περιβάλλοντος, και τις εκπομπές σε λειτουργία κινητήρα εν κενώ·

β) τις εκπομπές στροφαλοθαλάμου·

γ) τα συστήματα OBD και τις εν χρήσει επιδόσεις των διατάξεων ελέγχου της ρύπανσης·

δ) την αντοχή των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης, τις διατάξεις αντικατάστασης για τον έλεγχο της ρύπανσης, τη συμμόρ-

φωση εν χρήσει των κινητήρων και οχημάτων, τη συμμόρφωση της παραγωγής και την εν χρήσει αξιοπιστία·

ε) τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση καυσίμων·

στ) την παράταση των εγκρίσεων τύπου·

ζ) τον εξοπλισμό για τις δοκιμές·

η) τα καύσιμα αναφοράς, όπως πετρέλαιο, ντίζελ, τα αέρια καύσιμα και τα βιοκαύσιμα, όπως βιοαιθανόλη, βιοντίζελ και βιοαέριο·

θ) τη μέτρηση της ισχύος του κινητήρα·

ι) την ορθή λειτουργία και αναγέννηση των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης·

ια) ειδικές διατάξεις για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των μέτρων ελέγχου των NO_x με τις εν λόγω διατάξεις διασφαλίζεται ότι τα οχήματα δεν μπορούν να λειτουργούν εάν τα μέτρα ελέγχου των NO_x είναι εκτός λειτουργίας λόγω παραδείγματος χάριν, έλλειψης τυχόν απαιτούμενου αντιδραστηρίου, λανθασμένης ροής ανακυκλοφορίας καυσαερίων (EGR) ή απενεργοποίησης του EGR.

Τα εν λόγω μέτρα, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2.

Άρθρο 6

Πρόσβαση σε πληροφορίες

1. Οι κατασκευαστές παρέχουν σε ανεξάρτητους φορείς απεριόριστη και τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD οχημάτων, στο διαγνωστικό και άλλο εξοπλισμό, στα εργαλεία, συμπεριλαμβανομένου του σχετικού λογισμικού, καθώς και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος.

Οι κατασκευαστές παρέχουν τυποποιημένο και ασφαλές σύστημα και τηλεπρόσβαση προκειμένου να μπορούν τα ανεξάρτητα συνεργεία να διενεργούν επισκευές που απαιτούν την πρόσβαση στο σύστημα ασφαλείας του οχήματος.

Σε περίπτωση εγκρίσεως τύπου σε πολλαπλά στάδια, ο κατασκευαστής που είναι αρμόδιος για την κάθε έγκριση είναι αρμόδιος και για την παροχή των πληροφοριών επισκευής που σχετίζονται με το συγκεκριμένο στάδιο τόσο απέναντι στον τελικό κατασκευαστή, όσο και απέναντι στους ανεξάρτητους φορείς. Ο τελικός κατασκευαστής είναι αρμόδιος για τη διαβίβαση πληροφοριών εφ' ολοκλήρου του οχήματος σε ανεξάρτητους φορείς.

Τα άρθρα 6 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 εφαρμόζονται αναλόγως.

Έως την έγκριση του σχετικού προτύπου, παραδείγματος χάριν μέσω των εργασιών της CEN, οι πληροφορίες για το σύστημα OBD οχημάτων και οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων παρουσιάζονται με ευκλώς προσβάσιμο και μη μεροληπτικό τρόπο.

Οι πληροφορίες αυτές διατίθενται στους δικτυακούς τόπους των κατασκευαστών ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό λόγω της φύσεως των πληροφοριών, σε άλλο κατάλληλο μορφότυπο.

2. Η Επιτροπή καθορίζει και επικαιροποιεί, για την εφαρμογή της παραγράφου 1, τις κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν τον τρόπο με τον οποίο παρέχονται οι πληροφορίες για το σύστημα OBD οχημάτων και οι πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τη σημαντική τεχνολογία της πληροφορίας, τις προβλέψιμες εξελίξεις στην τεχνολογία των οχημάτων, τα υπάρχοντα πρότυπα ISO και τη δυνατότητα καθιέρωσης ενός παγκόσμιας κλίμακας προτύπου ISO.

Η Επιτροπή δύναται να εγκρίνει άλλα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1.

Τα εν λόγω μέτρα, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Υποχρεώσεις σχετικά με τα συστήματα που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο

1. Οι κατασκευαστές, επισκευαστές και χρήστες των οχημάτων δεν επιτρέπεται να παραποιούν τα συστήματα που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο.

2. Οι χρήστες των οχημάτων διασφαλίζουν ότι το όχημα δεν κινείται χωρίς αναλώσιμο αντιδραστήριο.

Άρθρο 8

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής της έγκρισης τύπου οχημάτων και κινητήρων

1. Από τις 31 Δεκεμβρίου 2012, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με εκπομπές, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΚ ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων ή κινητήρων που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και με τα μέτρα εφαρμογής του.

Τα τεχνικά πιστοποιητικά έγκρισης τύπου που αντιστοιχούν σε στάδια εκπομπών πριν από το ευρώ VI δύναται να χορηγούνται για οχήματα και κινητήρες που προορίζονται για εξαγωγή σε τρίτες χώρες, υπό τον όρο ότι στα πιστοποιητικά αυτά αναφέρεται σαφώς ότι τα εν λόγω οχήματα και κινητήρες δεν μπορούν να διατεθούν στην κοινοτική αγορά.

2. Από τις 31 Δεκεμβρίου 2013, οι εθνικές αρχές θεωρούν, όσον αφορά τα νέα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, ότι τα πιστοποιητικά

ητικά συμμόρφωσης δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του άρθρου 26 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και απαγορεύουν, για λόγους που αφορούν εκπομπές, την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

Από την ίδια ημερομηνία και εξαιρουμένων των κινητήρων που τοποθετούνται σε οχήματα που βρίσκονται ήδη σε κυκλοφορία προς αντικατάσταση των κινητήρων τους, οι εθνικές αρχές απαγορεύουν την πώληση ή χρήση νέων κινητήρων που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου και εφόσον τεθούν σε ισχύ τα μέτρα εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, στο άρθρο 5 παράγραφος 4 και στο πρώτο εδάφιο του άρθρου 6 παράγραφος 2, εάν ο κατασκευαστής υποβάλει σχετικό αίτημα, οι εθνικές αρχές δεν δύνανται, για λόγους που αφορούν τις εκπομπές οχημάτων, να αρνηθούν να εκδώσουν έγκριση τύπου ΕΚ ή εθνική έγκριση τύπου για νέο τύπο σχήματος ή κινητήρα, ή να απαγορεύσουν την ταξινόμηση, την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία ενός νέου οχήματος και την πώληση ή χρήση νέων κινητήρων, εφόσον τα εν λόγω οχήματα ή κινητήρες συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Άρθρο 9

Υποχρεώσεις των κρατών μελών σχετικά με την έγκριση τύπου ανταλλακτικών

Απαγορεύεται η πώληση ή η εγκατάσταση σε όχημα νέων συστημάτων αντικατάστασης για έλεγχο της ρύπανσης, τα οποία προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα που έχουν εγκριθεί βάσει του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του, εάν δεν ανήκουν σε τύπο για τον οποίο χορηγήθηκε έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Άρθρο 10

Οικονομικά κίνητρα

1. Υπό την προϋπόθεση της έναρξης ισχύος των μέτρων εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν οικονομικά κίνητρα όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα μαζικής παραγωγής που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

Τα εν λόγω κίνητρα εφαρμόζονται για όλα τα νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά του συγκεκριμένου κράτους μέλους, τα οποία συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του. Εντούτοις, παύουν να εφαρμόζονται το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2013.

2. Με την επιφύλαξη της έναρξης ισχύος των μέτρων εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη δύναται να παρέχουν οικονομικά κίνητρα για τον μετεξοπλισμό των εν χρήσει οχημάτων ώστε να τηρούν τις οριακές τιμές εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I και για την απόσυρση οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

3. Τα οικονομικά κίνητρα που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν υπερβαίνουν, για κάθε τύπο μηχανοκίνητου οχήματος, το επιπλέον κόστος των τεχνικών συστημάτων που εισάγονται ώστε να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα I, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της εγκατάστασης στο όχημα.

4. Η Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά με τα σχέδια θέσπισης ή μεταβολής των οικονομικών κινήτρων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2.

Άρθρο 11

Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις διατάξεις για τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και των μέτρων εφαρμογής του και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των κυρώσεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες των παραβάσεων και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις σχετικές διατάξεις στην Επιτροπή το αργότερο έως τις 7 Φεβρουαρίου 2011 και της γνωστοποιούν, χωρίς καθυστέρηση, τις τυχόν επακόλουθες τροποποιήσεις που τις επηρεάζουν.

2. Οι τύποι παραβάσεων τις οποίες διαπράττουν οι κατασκευαστές και οι οποίες υπόκεινται σε κυρώσεις περιλαμβάνουν:

- α) την υποβολή ψευδών δηλώσεων στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση·
- β) την παραποίηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση κατά τη χρήση·
- γ) την απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου·
- δ) τη χρήση στρατηγικών αναστολής·
- ε) την άρνηση παροχής πρόσβασης σε πληροφορίες.

Τα είδη των παραβάσεων που διαπράττονται από κατασκευαστές, επισκευαστές και φορείς υποκείμενους σε κυρώσεις περιλαμβάνουν την παραποίηση των συστημάτων ελέγχου των εκπομπών NO_x. Περιλαμβάνεται, παραδείγματος χάριν, η παραποίηση των συστημάτων που χρησιμοποιούν αναλώσιμο αντιδραστήριο.

Τα είδη των παραβάσεων που διαπράττονται από φορείς υποκείμενους σε κυρώσεις περιλαμβάνουν την οδήγηση οχήματος χωρίς αναλώσιμο αντιδραστήριο.

Άρθρο 12

Επανακαθορισμός προδιαγραφών

1. Μετά την ολοκλήρωση των σχετικών τμημάτων του προγράμματος μέτρησης σωματιδίων της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, που εφαρμόζεται υπό την αιγίδα του παγκόσμιου φόρουμ για την εναρμόνιση των κανονισμών οχημάτων, η Επιτροπή, χωρίς να μειώσει τα επίπεδα περιβαλλοντικής προστασίας στην Κοινότητα:

α) θεσπίζει ως επιπρόσθετο έλεγχο επί των εκπομπών μικρών σωματιδίων οριακές τιμές βασιζόμενες στον αριθμό των σωματιδίων που ορίζονται σε επίπεδο κατάλληλο για τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται πραγματικά τη στιγμή εκείνη για να πληρούν το νέο όριο σωματιδιακής μάζας·

β) θεσπίζει διαδικασία μέτρησης του αριθμού των αιωρούμενων σωματιδίων.

Επίσης, η Επιτροπή, χωρίς να μειώσει τα επίπεδα περιβαλλοντικής προστασίας στην Κοινότητα, προσδιορίζει οριακή τιμή για τις εκπομπές NO₂ επιπροσθέτως της τιμής για το σύνολο των εκπομπών NO_x, εάν κρίνεται σκόπιμο. Το όριο για τις εκπομπές NO₂ ορίζεται σε επίπεδο που αντανάκλα την επίδοση των τεχνολογιών που θα υπάρχουν τη στιγμή εκείνη.

Τα εν λόγω μέτρα, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2.

2. Η Επιτροπή ορίζει παράγοντες συσχέτισης μεταξύ, αφενός του ευρωπαϊκού κύκλου μεταβατικών συνθηκών (ETC) και του ευρωπαϊκού κύκλου σταθερών συνθηκών λειτουργίας (ESC), όπως ορίζεται στην οδηγία 2005/55/EK, και, αφετέρου, του παγκοσμίως εναρμονισμένου κύκλου οδήγησης μεταβατικών συνθηκών (WHTC) και του παγκοσμίως εναρμονισμένου κύκλου οδήγησης σταθερών συνθηκών λειτουργίας (WHSC) και προσαρμόζει προς το σκοπό αυτό τις οριακές τιμές. Τα εν λόγω μέτρα, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2.

3. Η Επιτροπή συνεχίζει να επανεξετάζει τις διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4, καθώς και τους κύκλους δοκιμών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών.

Εάν από την επανεξέταση διαπιστωθεί ότι οι εν λόγω διαδικασίες, δοκιμές, απαιτήσεις και κύκλοι δοκιμών δεν είναι πλέον κατάλληλοι ή δεν αντικατοπτρίζουν πλέον τις πραγματικές εκπομπές σε παγκόσμιο επίπεδο, προσαρμόζονται κατά τρόπο που να αντικατοπτρίζουν επαρκώς τις εκπομπές που παράγονται από την πραγματική οδήγηση στο δρόμο. Τα εν λόγω μέτρα, που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 13 παράγραφος 2.

4. Η Επιτροπή συνεχίζει να επανεξετάζει τους ρύπους που απαριθμούνται στο σημείο 2 του άρθρου 3. Εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ενδείκνυται να θεσπιστούν οι εκπομπές επιπλέον ρύπων, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 13

Διαδικασία επιτροπών

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Τεχνική Επιτροπή - Μηχανοκίνητα Οχήματα (ΤΕΜΟ) που συστάθηκε με το άρθρο 40 παράγραφος 1 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

2. Όταν γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Άρθρο 14

Εφαρμογή

Έως την 1η Απριλίου 2010, η Επιτροπή εγκρίνει τα μέτρα εφαρμογής μνεία των οποίων γίνεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3, στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 6 παράγραφος 2 και στο άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β).

Άρθρο 15

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 5 παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

- i) μετά το στοιχείο η) διαγράφεται η λέξη «και»
- ii) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:
«ι) τη μέτρηση της ισχύος του κινητήρα»

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 18 Ιουνίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
Š. FÜLE

2. Το άρθρο 14 παράγραφος 6 διαγράφεται.

Άρθρο 16

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2007/46/ΕΚ

Τα παραρτήματα IV, VI και XI της οδηγίας 2007/46/ΕΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 17

Κατάργηση

1. Οι οδηγίες 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ καταργούνται από τις 31 Οκτωβρίου 2013.

2. Οι αναφορές στις καταργηθείσες οδηγίες θεωρούνται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 7 Αυγούστου 2009. Εντούτοις, το άρθρο 8 παράγραφος 3 και το άρθρο 10 εφαρμόζονται από τις 7 Αυγούστου 2009 και τα σημεία 1.α) i), 1.β) i), 2.α), 3.α) i), 3.β) i), 3.γ) i), 3.δ) i) και 3.ε) i) του παραρτήματος II εφαρμόζονται από τις 31 Δεκεμβρίου 2013.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Όρια εκπομπών ευρώ VI

	Οριακές τιμές							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Μάζα PM (mg/kWh)	Αριθμός PM ⁽²⁾ (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Σημείωση:

PI = επιβαλλόμενη ανάφλεξη.

CI = ανάφλεξη με συμπίεση.

⁽¹⁾ Το επιτρεπόμενο όριο του στοιχείου NO₂ στην οριακή τιμή NO_x μπορεί να καθοριστεί σε μεταγενέστερο στάδιο.

⁽²⁾ Σε μεταγενέστερο στάδιο πρέπει να οριστεί ένας τυποποιημένος αριθμός και όχι αργότερα από την 1η Απριλίου 2010.

⁽³⁾ Οι οριακές τιμές όσον αφορά τα WHSC και WHTC, που αντικαθιστούν τις οριακές τιμές σχετικά με τα ESC και ETC, θα εισαχθούν, σε μεταγενέστερο στάδιο, όταν θα έχουν καθοριστεί οι παράγοντες συσχέτισης με τους υφιστάμενους κύκλους (ESC και ETC), όχι αργότερα από την 1η Απριλίου 2010.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2007/46/EK

Η οδηγία 2007/46/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος I του παραρτήματος IV τροποποιείται ως εξής:

α) ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 40 και 41 διαγράφονται·

ii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

Αντικείμενο	Αναφορά κανονιστικής πράξης	Αναφορά Επίσημης Εφημερίδας	Εφαρμογή											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
«41α Εκπομπές (ευρώ VI) βαρέων οχημάτων/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009	EE L 188 της 18.7.2009, σ. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X»						

iii) προστίθεται η ακόλουθη σημείωση:

«⁽¹²⁾ Για τα οχήματα με μάζα αναφοράς άνω των 2 610 kg, τα οποία δεν είναι εγκεκριμένου τύπου (με αίτημα του κατασκευαστή και υπό τον όρο ότι η μάζα αναφοράς τους δεν υπερβαίνει τα 2 840 kg) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007»·

β) στο προσάρτημα, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 40 και 41 διαγράφονται·

ii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

	Αντικείμενο	Αναφορά κανονιστικής πράξης	Αναφορά Επίσημης Εφημερίδας	M ₁
«41α	Εκπομπές (ευρώ VI) βαρέων οχημάτων, με εξαίρεση ολόκληρη τη δέσμη των απαιτήσεων που αφορούν ενσωματωμένα στο όχημα συστήματα διάγνωσης και πρόσβασης σε πληροφορίες/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009	EE L 188 της 18.7.2009, σ. 1	Α»

2. Στο προσάρτημα του παραρτήματος VI, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

α) τα σημεία 40 και 41 διαγράφονται·

β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

Αντικείμενο	Αναφορά κανονιστικής πράξης	Όπως τροποποιήθηκε με	Εφαρμόζεται για τύπους
«41α Εκπομπές (ευρώ VI) βαρέων οχημάτων/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009»		

3. Το παράρτημα XI τροποποιείται ως εξής:

α) στο προσάρτημα 1, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 40 και 41 διαγράφονται·

ii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

Στήλη	Αντικείμενο	Αναφορά κανονιστικής πράξης	$M_1 \leq 2\,500$ (l) kg	$M_1 > 2\,500$ (l) kg	M_2	M_3
«41α	Εκπομπές (ευρώ VI) βαρέων οχημάτων/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H»

β) στο προσάρτημα 2, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 40 και 41 διαγράφονται·

ii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

Στήλη	Αντικείμενο	Αναφορά κανονιστικής πράξης	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«41α	Εκπομπές (ευρώ VI) βαρέων οχημάτων/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009	X	X	X	X	X	X»				

γ) στο προσάρτημα 3, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 40 και 41 διαγράφονται·

ii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

Στήλη	Αντικείμενο	Αναφορά κανονιστικής πράξης	M_1
«41α	Εκπομπές (ευρώ VI) βαρέων οχημάτων/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009	X»

δ) στο προσάρτημα 4, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 40 και 41 διαγράφονται·

ii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

Στήλη	Αντικείμενο	Αναφορά κανονιστικής πράξης	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«41α	Εκπομπές (ευρώ VI) βαρέων οχημάτων/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009	H	H	H	H	H»				

ε) στο προσάρτημα 5, ο πίνακας τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 40 και 41 διαγράφονται·

ii) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

Στήλη	Αντικείμενο	Αναφορά κανονιστικής πράξης	Κινητοί γερανοί κατηγορίας N ₃
«41α	Εκπομπές (ευρώ VI) βαρέων οχημάτων/πρόσβαση σε πληροφορίες	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009	V»