

Цей документ є виключно інструментом документації, та укладачі не несуть відповідальності за його зміст



Переклад (офіційний) виконано:  
Міністерство юстиції України  
Зміни внесено:  
ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСПОРТПРОЕКТ»  
грудень 2019

► **M5**

**РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ (ЄС) № 715/2007  
від 20 червня 2007 року  
про затвердження типу колісних транспортних засобів стосовно шкідливих викидів  
легких пасажирських транспортних засобів та транспортних засобів комерційного  
призначення (Євро-5 та Євро-6)**

(Текст стосується ЄЄП)

(ОВ L 171, 29.6.2007, С. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	стор.	дата
► <b>M1</b>	Регламент Комісії (ЄС) № 692/2008 від 18 липня 2008 року	L 199	1	28.7.2008
► <b>M2</b>	Регламент (ЄС) № 595/2009 Європейського Парламенту та Ради від 18 липня 2009 року	L 188	1	18.7.2009
► <b>M3</b>	Регламент Комісії (ЄС) № 566/2011 від 08 липня 2011 року	L 158	1	16.6.2011
► <b>M4</b>	Регламент Комісії (ЄС) № 459/2012 від 29 травня 2012 року	L 142	16	1.6.2012
► <b>M5</b>	Регламент Комісії (ЄС) № 858/2018 від 29 травня 2012 року	L 151	1	14.6.2018





## ЗМІСТ

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ (ЄС) № 715/2007 від 20 червня 2007 року про затвердження типу колісних транспортних засобів стосовно шкідливих викидів легких пасажирських транспортних засобів та транспортних засобів комерційного призначення (Євро-5 та Євро-6) .....	1
ГЛАВА I ПРЕДМЕТ, СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ .....	8
Стаття 1 Предмет .....	8
Стаття 2 Сфера застосування .....	8
Стаття 3 Визначення .....	8
ГЛАВА II ОBOB'ЯЗКИ ВИРОБНИКІВ ЩОДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ .....	10
Стаття 4 Обов'язки виробників .....	10
Стаття 5 Вимоги та випробування .....	10
ГЛАВА IV ОBOB'ЯЗКИ ДЕРЖАВ-ЧЛЕНІВ .....	11
Стаття 10 Затвердження типу .....	11
Стаття 11 Затвердження типу замінних частин .....	12
Стаття 12 Фінансові пільги .....	13
Стаття 13 Санкції .....	13
ГЛАВА V ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ .....	14
Стаття 14 Перевизначення технічних вимог .....	14
Стаття 15 Процедура щодо Комітету .....	14
Стаття 16 Зміни, внесені до Директив 70/156/ЄЕС та 2005/55/ЄС .....	15
Стаття 17 Скасування .....	15
Стаття 18 Набрання чинності .....	16
ДОДАТОК I Граничні значення викидів .....	17
ДОДАТОК II Зміни, внесені до Директиви 70/156/ЄЕС .....	20



**РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 715/2007 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ ЄС**  
**від 20 червня 2007 року**  
**про затвердження типу колісних транспортних засобів стосовно шкідливих**  
**викидів легких пасажирських транспортних засобів та транспортних засобів**  
**комерційного призначення (Євро-5 та Євро-6) і про доступ до інформації щодо**  
**ремонту та технічного обслуговування колісних транспортних засобів**  
 (Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

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

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету<sup>(1)</sup>,

Діючи відповідно до процедури, впроваджені статтею 251 Договору<sup>(2)</sup>,

Оскільки:

- (1) Внутрішній ринок означає територію без внутрішніх кордонів, на якій забезпечено вільне пересування товарів, людей, послуг та капіталу. З цією метою існує всеохоплююча система затвердження типу ЄС колісних транспортних засобів, впроваджена Директивою Ради ЄС 70/156/ЄЕС від 6 лютого 1970 року щодо наближення законодавств держав-членів стосовно затвердження типу колісних транспортних засобів та їхніх причепів<sup>(3)</sup>. Тому технічні вимоги щодо затвердження типу КТЗ стосовно шкідливих викидів потрібно згармонізувати, щоб не було вимог, які відрізняються у різних державах-членах ЄС, та щоб забезпечити високий рівень захисту довкілля.
- (2) Цей Регламент є одним з окремих регуляторних актів стосовно процедури затвердження типу ЄС згідно із Директивою 70/156/ЄЕС. Тому цю Директиву необхідно відповідним чином змінити.
- (3) На вимогу Європейського Парламенту впроваджено новий регуляторний підхід до законодавства ЄС стосовно КТЗ. Так, цей Регламент впроваджує фундаментальні вимоги щодо шкідливих викидів КТЗ, тоді як детальні технічні вимоги буде введено виконавчими документами відповідно до процедур створення комітету (“комітології”).
- (4) У березні 2001 року Комісія розпочала програму “Чисте повітря для Європи”, основні елементи якої окреслено в повідомленні від 4 травня 2005 року. Це призвело до прийняття у повідомленні від 21 вересня 2005 року тематичної стратегії щодо забруднення повітря. Одним з висновків тематичної стратегії було визнання того, що для досягнення цілей ЄС щодо якості повітря необхідне подальше зменшення шкідливих викидів у транспортному секторі (повітряний, морський та наземний транспорт), у побутовому, енергетичному, сільськогосподарському та промисловому секторах. В цьому контексті завдання зменшити шкідливі викиди КТЗ виконують як частину загальної стратегії. Стандарти Євро-5 та Євро-6 є одним із заходів, створених для зменшення викидів твердих частинок та попередників озону, таких як оксиди азоту та вуглеводні.

<sup>(1)</sup> ОВ № С 318, 23.12.2006, С. 62.

<sup>(2)</sup> Висновок Європейського Парламенту від 13 грудня 2006 року (ще не опублікований в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 30 травня 2007 року.

<sup>(3)</sup> ОВ № L 42, 23.02.1970, С. 1. Востаннє змінено Директивою 2006/96/ЄС (ОВ № L 363, 20.12.2006, С. 81).



- (5) Досягнення цілей ЄС щодо якості повітря потребує довготривалих зусиль із зменшення шкідливих викидів КТЗ. З цією метою промисловців потрібно забезпечити зрозумілою інформацією про майбутні граничні значення шкідливих викидів. Тому в цьому Регламенті додатково до граничних значень згідно із Євро-5 наведено такі значення і для Євро-6.
- (6) Зокрема, щоб забезпечити якість повітря та відповідність граничним значенням забруднення, потрібно значно зменшити викиди оксидів азоту КТЗ з дизелями. Це потребує досягнення значимих граничних значень Євро-6, але не вимагає відмови від переваг дизелів щодо споживання палива та викидів вуглеводнів і монооксиду вуглецю. Зробити крок для зменшення викидів оксиду азоту на ранньому етапі – забезпечити довгострокову загальноєвропейську безпеку планування для виробників КТЗ.
- (7) Приймаючи стандарти щодо шкідливих викидів, слід брати до уваги наслідки для ринків та конкуренції між виробниками, прямі та непрямі витрати для бізнесу й прибутки, що зростають із урахуванням стимулювання інновацій, забезпечення якості повітря, зменшення витрат на здоров'я та зростання очікувань від життя, а також наслідки щодо загального впливу викидів діоксиду вуглецю.
- (8) Необмежений доступ до інформації щодо ремонтування КТЗ через стандартизований формат, який застосовують для отримання технічної інформації, та ефективна конкуренція на ринку інформаційних послуг з ремонтування та технічного обслуговування КТЗ необхідні, щоб забезпечити функціонування внутрішнього ринку, зокрема вільне пересування товарів, свободу вибору місця проживання та свободу надання послуг. Велика частина такої інформації пов'язана з бортовими діагностичними системами (OBD) та їхньою взаємодією з іншими системами КТЗ. Потрібно створити технічні вимоги, які можна було б розмістити на Веб-сайтах виробників разом з відповідними засобами, щоб забезпечити недорогий доступ підприємствам малого та середнього бізнесу. Загальні стандарти, узгоджені із залученням організаторів, як, наприклад, формат OASIS можуть полегшити обмін інформацією між виробниками та виконавцями послуг. Тому необхідно з самого початку вимагати впровадження технічних вимог у форматі OASIS та звернутися до Комісії, щоб вона замовила в CEN/ISO розвинути цей формат до стандарту з метою якнайшвидшої заміни формату OASIS.
- (9) Не пізніше ніж через чотири роки з дати набрання чинності цим Регламентом Комісія повинна переглянути дію системи доступу до всієї інформації стосовно ремонтування й технічного обслуговування КТЗ з метою визначити, чи потрібно консолідувати всі вимоги, які регулюють доступ до інформації стосовно ремонтування та технічного обслуговування в межах переглянутої основної Директиви про затвердження типу.
- (10) Комісія має наглядати за шкідливими викидами, які на сьогодні не регулюють і які зростають внаслідок ширшого використання нових формул палива, технологій двигунів та систем контролю за шкідливими викидами і, в разі необхідності, надати пропозицію до Європейського Парламенту та Ради з метою врегулювання таких викидів.
- (11) Щоб полегшити впровадження та підтримати існування КТЗ на альтернативному паливі, які можуть мати низькі рівні викидів твердих частинок та оксиду азоту, і в той же час щоб заохотити

## ▼B

скорочення викидів з КТЗ, що споживають бензин, цей Регламент наводить окремі граничні значення для сумарних вуглеводнів та сумарних неметанованих вуглеводнів.

- (12) Потрібно докладати зусиль для впровадження більш жорстких граничних значень шкідливих викидів, зокрема для зменшення викидів діоксиду вуглецю, та для забезпечення зв'язку цих значень із сучасними характеристиками КТЗ, які експлуатують.
- (13) Щоб забезпечити контроль за викидами ультрамалих твердих частинок (ТЧ розміром до 0,1  $\mu\text{m}$ ), Комісія повинна якнайшвидше прийняти і запровадити не пізніше введення в дію норм Євро-6 підхід щодо вимірювання кількості ТЧ, що викидаються, додатково до підходу щодо вимірювання маси викидів, який зараз застосовують. Підхід щодо вимірювання кількості ТЧ, що викидаються, має бути узгодженим із результатами, отриманими в рамках Програми ЄЕК ООН з вимірювання рівня викидів твердих частинок (ПВЧ), і відповідати існуючим пріоритетам щодо захисту довкілля.
- (14) Щоб впровадити більшу повторюваність у вимірюваннях маси та кількості викидів частинок у лабораторії, Комісія має прийняти нову процедуру вимірювань, яка замінить чинну. Таку процедуру потрібно впровадити якнайшвидше і не пізніше набрання чинності нормами Євро-6. Вона має бути узгодженою із результатами ПВЧ. Коли буде імплементовано нову процедуру вимірювань, граничні значення викидів ТЧ, наведені у цьому Регламенті необхідно буде переглянути, оскільки нова процедура реєструватиме нижчий рівень мас, ніж чинна.
- (15) Комісія повинна контролювати питання стосовно необхідності перегляду Нового європейського ізового циклу як процедуру випробувань, що покладена в основу законодавства щодо шкідливих викидів під час затвердження типу ЄС. Для відображення змін у технічних характеристиках КТЗ або у поведінці водіїв може стати необхідним оновлення або заміна випробувальних циклів. Перегляди необхідні для впевненості, що реальні світові шкідливі викиди відповідають викидам, які вимірюють під час затвердження типу. Також обґрунтоване й застосування портативних систем вимірювання шкідливих викидів і впровадження регуляторної концепції “неперевищення”.
- (16) Системи ОВД важливі для контролю за викидами під час експлуатування КТЗ. Зважаючи на важливість контролювання реальних світових викидів, Комісія повинна наглядати за вимогами до таких систем і допустимими відхиленнями граничних значень для контролю несправностей.
- (17) Щоб забезпечити відсутність бар'єрів у торгівлі між державами-членами ЄС, необхідний стандартизований метод з вимірювань споживання палива та викидів діоксиду азоту. Крім того, необхідно також забезпечити покупців і споживачів об'єктивною та точною інформацією.
- (18) Перед тим, як надати пропозицію про майбутні стандарти щодо шкідливих викидів, Комісія повинна провести дослідження з метою визначити, чи необхідно продовжувати розподіляти категорії автомобілів на класи і чи можна застосовувати граничні значення викидів незалежно від маси КТЗ.
- (19) Держави-члени повинні мати змогу прискорити за допомогою фінансових пільг поступ на ринок КТЗ, які задовольняють вимогам, прийнятим на рівні Співтовариства. Проте такі пільги потрібно узгоджувати із положеннями Договору, зокрема щодо правил державної допомоги з метою запобігти викривленням на внутрішньому ринку. Цей Регламент не шкодить праву держав-членів брати рівні шкідливих викидів за основу в розрахунках податків, що накладають на власників КТЗ.
- (20) Зважаючи на те, що законодавство стосовно шкідливих викидів та споживання палива КТЗ розробляють більше 35 років, і воно нараховує сьогодні більше 24 Директив, доцільно замінити



ці Директиви новим регламентом та відповідною кількістю виконавчих документів. Регламент забезпечуватиме пряме застосування детальних технічних положень виробниками, органами виконавчої влади та технічними службами; ці положення можна буде значно швидше та ефективніше оновлювати. Тому Директиви 70/220/ЄЕС<sup>1</sup>, 72/306/ЄЕС<sup>2</sup>, 74/290/ЄЕС<sup>3</sup>, 80/1268/ЄЕС<sup>4</sup>, 83/351/ЄЕС<sup>5</sup>, 88/76/ЄЕС<sup>6</sup>, 88/436/ЄЕС<sup>7</sup>, 89/458/ЄЕС<sup>8</sup>, 91/441/ЄЕС<sup>9</sup>, 93/59/ЄЕС<sup>10</sup>, 94/12/ЄЕС<sup>11</sup>, 96/69/ЄЕС<sup>12</sup>, 98/69/ЄЕС<sup>13</sup>, 2001/1/ЄЕС<sup>14</sup>, 2001/100/ЄЕС<sup>15</sup> та

- 
- (<sup>1</sup>) Директива Ради 70/220/ЄЕС від 20 березня 1970 року про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 76, 06.04.1970, С. 1). Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії ЄС 2003/76/ЄС (ОВ № L 206, 15.08.2003, С. 29).
- (<sup>2</sup>) Директива Ради 72/306/ЄЕС від 2 серпня 1972 року про наближення законодавств держав-членів стосовно заходів проти викидів забруднюючих речовин дизелів, які застосовують на колісних транспортних засобах (ОВ № L 190, 20.08.1972, С. 1). Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії ЄС 2005/21/ЄС (ОВ № L 61, 08.03.2005, С. 25).
- (<sup>3</sup>) Директива Ради 74/290/ЄЕС від 28 травня 1974 року про адаптування до технічного прогресу Директиви Ради 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів, обладнаних двигунами з іскровим запалюванням (ОВ № L 159, 15.06.1974, С. 61). Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 2006/101/ЄС (ОВ № L 363, 20.12.2006, С. 238).
- (<sup>4</sup>) Директива Ради 80/1268/ЄЕС від 16 грудня 1980 року стосовно викидів діоксиду вуглецю та споживання палива колісними транспортними засобами (ОВ № L 375, 31.12.1980, С.36). Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Європейського Парламенту та Ради ЄС 2004/3/ЄС (ОВ № L 49, 19.02.2004, С. 36).
- (<sup>5</sup>) Директива Ради 83/351/ЄЕС від 16 червня 1983 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 197, 20.07.1983, С. 1).
- (<sup>6</sup>) Директива Ради 88/76/ЄЕС від 3 грудня 1987 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 36, 09.02.1988, С. 1).
- (<sup>7</sup>) Директива Ради 88/436/ЄЕС від 16 червня 1988 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (Обмеження викидів шкідливих часток з дизельних двигунів) (ОВ № L 214, 06.08.1989, С. 1).
- (<sup>8</sup>) Директива Ради 89/458/ЄЕС від 18 липня 1989 року, яка, відповідно до європейських стандартів щодо викидів для автомобілів з робочим об'ємом двигуна менше 1,4 літра, вносить зміни до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 226, 03.08.1989, С. 1).
- (<sup>9</sup>) Директива Ради 91/441/ЄЕС від 26 червня 1991 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 242, 30.08.1991, С. 1).
- (<sup>10</sup>) Директива Ради 93/59/ЄЕС від 28 червня 1993 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 186, 28.07.1993, С. 21).
- (<sup>11</sup>) Директива Європейського Парламенту та Ради 94/12/ЄЕС від 23 березня 1994 року стосовно заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 100, 19.04.1994, С. 42).
- (<sup>12</sup>) Директива Європейського Парламенту та Ради 96/69/ЄЕС від 8 жовтня 1996 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 282, 01.11.1996, С. 64).
- (<sup>13</sup>) Директива Європейського Парламенту та Ради 98/69/ЄС від 13 жовтня 1998 року стосовно заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 350, 28.12.1998, С. 1).
- (<sup>14</sup>) Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/1/ЄС від 22 січня 2001 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 35, 06.02.2001, С. 34).
- (<sup>15</sup>) Директива Європейського Парламенту та Ради 2001/100/ЄС від 7 грудня 2001 року про внесення змін до Директиви 70/220/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти забруднення повітря шкідливими викидами колісних транспортних засобів (ОВ № L 16, 18.01.2002, С. 32).



2004/3/ЄС<sup>(1)</sup> скасовують. Крім того, держави-члени повинні скасувати законодавство, що походить від цих Директив.

- (21) З метою прояснити сферу застосування законодавства щодо шкідливих викидів КТЗ, необхідно внести поправки до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2005/55/ЄС від 28 вересня 2005 року про наближення законодавства держав-членів щодо заходів проти газоподібних викидів та викидів ТЧ двигунами із запалюванням від стиснення, а також газоподібних викидів двигунів із іскровим запалюванням, що живляться природним газом або зрідженим нафтовим газом для застосування в КТЗ<sup>(2)</sup> таким чином, щоб охопити всі КТЗ великої вантажності та ясно вказати, що цей Регламент стосується також легких вантажних КТЗ.
- (22) Щоб забезпечити м'який перехід від чинних Директив до цього Регламенту, застосування Регламенту необхідно відкласти на певний період після набрання ним чинності. Проте впродовж цього періоду виробники можуть обирати затвердження КТЗ на базі чинних Директив або на базі даного Регламенту. Більше того, положення щодо фінансових пільг можна застосовувати безпосередньо після набрання чинності цим Регламентом. Набрання чинності цим Регламентом не впливає на чинність затверджень типу, наданих відповідно до чинних Директив.
- (23) Щоб забезпечити м'який перехід від існуючих Директив до цього Регламенту, потрібно передбачити деякі винятки з вимог Євро-5 щодо автомобілів, створених для задоволення специфічних соціальних потреб. Ці винятки буде скасовано із набранням чинності нормами Євро-6.
- (24) Документи, необхідні для імплементації даного Регламенту, прийматимуть відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року, що впроваджує процедури здійснення виконавчих повноважень Комісії<sup>(3)</sup>.
- (25) Зокрема, Комісії передано повноваження вносити у Додаток I граничні значення, основані на підході щодо вимірювання кількості ТЧ, що викидаються, а також перевіряти граничні значення, що ґрунтуються на вимірюванні маси твердих частинок, визначені в цьому Додатку. Оскільки ці документи стосуються загальної сфери застосування та вносять зміни до несуттєвих положень даного Регламенту, їх приймають відповідно до підконтрольної регуляторної процедури згідно із статтею 5a Рішення 1999/468/ЄС.
- (26) Комісії повинно бути також надано повноваження встановлювати спеціальні процедури, випробування та вимоги стосовно затвердження типу, як і переглядати процедуру вимірювання щодо твердих частинок та граничного значення, основаного на підході щодо вимірювання кількості ТЧ, що викидаються, і приймати документи щодо використання несправних пристроїв, доступу до інформації для ремонтування та технічного обслуговування КТЗ і випробувальних циклів, які використовують для вимірювання викидів. Оскільки ці документи стосуються загальної сфери застосування та доповнюють даний Регламент новими несуттєвими положеннями, їх приймають відповідно до підконтрольної регуляторної процедури згідно із статтею 5a Рішення 1999/468/ЄС.

---

<sup>(1)</sup> Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/3/ЄС від 11 лютого 2004 року про внесення змін до Директив Ради 70/156/ЄЕС та 80/1268/ЄЕС стосовно вимірювання викидів діоксиду вуглецю та споживання палива КТЗ категорії N<sub>1</sub> (ОВ № L 49, 19.02.2004, С. 36).

<sup>(2)</sup> ОВ L 275, 20.10.2005, С. 1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2006/51/ЄС (ОВ № L 152, 07.06.2006, С. 11).

<sup>(3)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999, С. 23. Рішення зі змінами, внесеними Рішенням 2006/512/ЄС (ОВ L 200, 22.7.2006, С. 11)



(27) Оскільки цілей даного Регламенту, а саме реалізації на внутрішньому ринку завдяки введенню загальних технічних вимог стосовно шкідливих викидів КТЗ та гарантованого доступу до інформації з ремонту та технічного обслуговування КТЗ для незалежних операторів на тій самій основі, що й для авторизованих дилерів та ремонтників, можливо краще досягти на рівні Співтовариства, а не окремих держав-членів, Співтовариство повинно прийняти документи згідно із принципом субсидіарності, як визначено у статті 5 Договору ЄС. Відповідно до принципу пропорційності, визначеного цією ж статтею, даний Регламент обмежується визначенням того, що необхідне для досягнення цих цілей,

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

## ГЛАВА I ПРЕДМЕТ, СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

### *Стаття 1 Предмет*

1. Цей Регламент встановлює загальні технічні вимоги для затвердження типу КТЗ та змінних частин, таких як змінні прилади для контролювання забруднення, стосовно викидів.

2. Крім того, цей Регламент запроваджує норми щодо експлуатаційної відповідності та ресурсу приладів контролю за забрудненням, бортових діагностичних (OBD) систем та вимірювання споживання палива.

▼ M5



▼ B

### *Стаття 2 Сфера застосування*

1. Цей Регламент застосовують до КТЗ категорій M1, M2, N1 та N2, як зазначено у Додатку II до Директиви 70/156/ЄЕС, із контрольною масою, яка не перевищує 2610 кг.

2. На запит виробника затвердження типу, яке видають на основі цього Регламенту, можна поширити на КТЗ, про які йдеться у частині 1, категорій M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> та N<sub>2</sub>, як зазначено у Додатку II до Директиви 70/156/ЄЕС, із контрольною масою, що не перевищує 2840 кг, та які відповідають умовам, наведеним у даному Регламенті та його виконавчих документах.

### *Стаття 3 Визначення*

Для цілей цього Регламенту та його виконавчих документів застосовують такі визначення:

1. “гібридний КТЗ” означає автомобіль із щонайменше двома різними перетворювачами енергії та двома різними системами зберігання енергії (на автомобілі), для його урухомлення;
2. “КТЗ, створені для задоволення спеціальних соціальних потреб” означають транспортні засоби з дизелями категорії M<sub>1</sub>, які є:
  - (а) або КТЗ спеціального призначення, як визначено у Директиві 70/156/ЄЕС, із контрольною масою більше 2000 кг;



## ▼В

- (b) або КТЗ із контрольною масою більше 2000 кг, створені для перевезення семи чи більше пасажирів, враховуючи водія, крім КТЗ категорії M<sub>1</sub>G з 1 вересня 2012 року, як визначено у Директиві 70/156/ЄЕС;
- (c) або КТЗ із контрольною масою більше 1760 кг, спеціально виконані для використання в комерційних цілях для перевезення крісел інвалідів всередині КТЗ;
3. “контрольна маса” означає масу КТЗ у транспортному стані без середньої маси водія у 75 кг, збільшену на 100 кг;
  4. “газоподібні забруднювачі” означає викиди шкідливих газів: оксиду вуглецю, оксидів азоту, виражених в еквіваленті до діоксиду азоту (NO<sub>2</sub>), вуглеводнів;
  5. “викиди твердих частинок” означає компоненти газоподібних викидів, які видаляють з розбавлених викидів з випускної труби при максимальній температурі 325 К (52 °С) за допомогою фільтрів, описаних у процедурі випробувань для перевірки середньої кількості шкідливих викидів;
  6. “викиди з випускної труби” означає викиди газоподібних забруднювачів та твердих частинок;
  7. “викиди з випаровуванням” означає викиди вуглеводнів з паливної системи КТЗ інші, ніж з випускної труби;
  8. “картер” означає місце всередині або зовні двигуна, що пов’язане із збірником оливи внутрішніми чи зовнішніми оливопроводами, з яких можуть виходити гази та випаровування;
  9. “бортова діагностична система” або “система OBD” означає систему для контролю викидів, яка здатна ідентифікувати ймовірні види несправностей за допомогою кодів помилок, які зберігають в пам’яті комп’ютера;
  10. “завадний прилад” означає будь-який елемент конструкції, який сприймає температуру, швидкість руху автомобіля, частоту обертання двигуна (RPM), стан привода трансмісії, розрідження у впускному трубопроводі або будь-які інші параметри для цілей активації, модуляції, затримки або деактивації функціонування будь-якої частини системи контролю за викидами, що зменшує ефективність системи контролю за викидами за умов, які можуть трапитися під час нормального функціонування та використання КТЗ;
  11. “прилад контролю за забрудненням” означає такий компонент КТЗ, який контролює та/або обмежує випаровування та викиди з випускної труби;
  12. “оригінальний прилад контролю за забрудненням” означає прилад контролю за забрудненням або сукупність таких приладів, на які поширюють затвердження типу, надане для відповідного КТЗ;
  13. “замінний прилад контролю за забрудненням” означає прилад контролю за забрудненням або сукупність таких приладів, якими призначено замінювати оригінальний прилад контролю за забрудненням та які затверджують як окрему технічну одиницю відповідно до Директиви 70/156/ЄЕС;

## ▼M5





16. "біопаливо" означає рідке або газоподібне паливо для транспорту, вироблене з біомаси;

17. "КТЗ на альтернативних видах палива" означає КТЗ, які здатні споживати щонайменше один вид палива – або газоподібний за атмосферних температури та тиску, або отриманий з немінеральної оливи. ►M4; ◄



18. "двигун з безпосереднім упорскуванням" означає двигун, в якому паливо впорскують у впускне повітря після його надходження через впускні клапани (тобто двигун з безпосереднім впорскуванням палива в циліндри (камеру згоряння)).



## ГЛАВА II ОБОВ'ЯЗКИ ВИРОБНИКІВ ЩОДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ

### *Стаття 4 Обов'язки виробників*

1. Виробники повинні підтверджувати, що всі КТЗ, які продають, реєструють або допускають до експлуатування у Співтоваристві, мають затвердження типу відповідно до цього Регламенту та його виконавчих документів. Виробники мають також підтверджувати, що всі нові заміни прилади контролю забруднення, які потребують затвердження типу, що продають або допускають до експлуатування у Співтоваристві, мають затвердження типу відповідно до цього Регламенту та його виконавчих документів. За цими обов'язками транспортний засіб повинен відповідати граничним значенням викидів, наведеним у Додатку I, та виконавчим документам згідно із статтею 5.

2. Виробники повинні підтверджувати, що процедури затвердження типу щодо перевірки відповідності виробництва, ресурсу приладів контролю за забрудненням та їх експлуатаційної відповідності проведено.

Крім того, технічні заходи, вжиті виробником, мають забезпечувати ефективне зменшення всіх шкідливих викидів відповідно до цього Регламенту протягом нормального життєвого циклу КТЗ за нормальних умов експлуатування. Тому заходи контролю щодо відповідності під час експлуатування потрібно перевіряти раз на п'ять років або через 100000 км пробігу, залежно від того, що настане раніше. Випробування ресурсу приладу контролю за забрудненням, яке здійснюють для затвердження типу, має бути в обсязі 160000 км пробігу. Щоб відповідати випробуванню на тривкість, виробники повинні мати можливість застосовувати випробувальне стендове старіння, що є предметом виконавчих документів, зазначених у частині 4.

Експлуатаційну відповідність стосовно викидів з впускної труби потрібно перевіряти, зокрема, випробуванням щодо граничних значень викидів, зазначених у Додатку I. Щоб поліпшити контроль за випаровуваннями та викидами при низьких температурах навколишнього середовища, Комісія повинна переглянути процедури випробування.

3. Виробники повинні наводити значення викидів діоксиду вуглецю та щодо споживання палива у документах, які надають покупцеві КТЗ під час покупки.

4. Спеціальні процедури та вимоги щодо імплементації частин 2 та 3 встановлюють відповідно до процедур, зазначених у статті 15(2).

### *Стаття 5 Вимоги та випробування*



1. Виробники повинні споряджати КТЗ таким чином, щоб його складники, які можуть здійснювати викиди, були розроблені, сконструйовані та складені так, щоб КТЗ за нормальних умов використання відповідав вимогам цього Регламенту та пов'язаних з ним виконавчих документів.

2. Застосування завадних приладів, які зменшують ефективність систем контролю за викидами, необхідно заборонити. Заборону не застосовують, якщо:

- (a) необхідність такого приладу виправдана задля захисту двигуна проти пошкодження або нещасного випадку та задля безпечного поводження з КТЗ;
- (b) прилад не функціонує після пуску двигуна;
- (c) умови застосування приладу в основному враховано у процедурах випробування для перевіряння викидів з випаровуванням та середнього значення викидів з випускної труби.

3. Спеціальні процедури, випробування та вимоги щодо затвердження типу, зазначені у цій частині, а також вимоги щодо імплементації частини 2, призначені для внесення змін та доповнень до несуттєвих положень цього Регламенту, приймають згідно з підконтрольною регуляторною процедурою, зазначеною у статті 15(3). Ці процедури встановлюють також вимоги стосовно:

- (a) викидів з випускної труби, враховуючи випробувальні цикли, викидів при низьких температурах навколишнього середовища, викидів під час неробочого ходу двигуна, димності та відповідності функціонування і регенерації систем додаткового очищення;
- (b) випаровувань та викидів з картера;
- (c) систем OBD та експлуатаційних характеристик приладів контролю за забрудненням;
- (d) ресурсу приладів контролю за забрудненням, замінних приладів контролю за забрудненням, експлуатаційної відповідності, відповідності виробництва та придатності до експлуатування;
- (e) вимірювань викидів парникових газів та споживання палива;
- (f) гібридних КТЗ та КТЗ на альтернативному паливі;
- (g) розповсюдження затверджень типу та вимог для дрібних виробників;
- (h) випробувального обладнання;



▼ M2

▼ B

- (i) стандартного палива (бензин, дизель, газове паливо) та біопалива (біоетанол, біодизель та біогаз).

▼ M2

- j) вимірювання потужності двигуна.

▼ B

3. Вищенаведені вимоги застосовують у разі необхідності до КТЗ незалежно від типу палива, яке вони споживають.

▼ M5



▼ B

## ГЛАВА IV ОБОВ'ЯЗКИ ДЕРЖАВ-ЧЛЕНІВ

### Стаття 10 Затвердження типу

1. З 2 липня 2007 року національні органи влади на запит виробника не можуть відмовити на підставі причин, пов'язаних із шкідливими викидами або споживанням палива КТЗ, у наданні затвердження типу ЄС або національного затвердження типу новому типу КТЗ, або заборонити реєстрацію, продаж чи допуск до експлуатування нового КТЗ, якщо цей КТЗ вважають таким, що відповідає цьому Регламенту та його

виконавчим документам, зокрема граничним значенням викидів за Євро-5, наведеним у таблиці 1 Додатка I, або граничним значенням викидів за Євро-6, наведеним у таблиці 2 Додатка I.

2. З 1 вересня 2009 року, а для категорії КТЗ N<sub>1</sub> класів II, III й категорії N<sub>2</sub> з 1 вересня 2010 року, національні органи влади можуть відмовити на підставі причин, пов'язаних із невідповідністю шкідливих викидів або споживання палива КТЗ, у наданні затвердження типу ЄС або національного затвердження типу новому типу КТЗ, який не відповідає цьому Регламенту та його виконавчим документам, зокрема Додаткам, крім граничних значень за Євро-6, що наведені у таблиці 2 Додатка I. Для випробування щодо шкідливих викидів з випускної труби граничні значення для КТЗ, створених на задоволення спеціальних соціальних потреб, такі самі, як і для КТЗ категорії N<sub>1</sub> класу III.

3. З 1 січня 2011 року, а для категорії КТЗ N<sub>1</sub> класів II, III й категорії N<sub>2</sub> та для КТЗ, створених на задоволення спеціальних соціальних потреб, з 1 січня 2012 року, національні органи влади у випадку нових КТЗ, які не відповідають цьому Регламенту та його виконавчим документам, зокрема Додаткам, крім вимагання відповідності граничним значенням за Євро-6, наведеним у таблиці 2 Додатка I, можуть вважати сертифікати відповідності надалі нечинними для цілей статті 7(1) Директиви 70/156/ЄЕС та можуть, на підставі причин, пов'язаних із невідповідністю шкідливих викидів або споживання палива КТЗ, заборонити реєстрацію, продаж або допуск до експлуатування таких КТЗ. Для випробування щодо відповідності граничні значення шкідливих викидів з випускної труби для КТЗ, створених на задоволення спеціальних соціальних потреб, мають бути такими самими, що й для КТЗ категорії N<sub>1</sub> класу III.

4. З 1 вересня 2014 року, а для категорії КТЗ N<sub>1</sub> класів II, III й категорії N<sub>2</sub> з 1 вересня 2015 року, національні органи влади можуть, на підставі причин, пов'язаних із невідповідністю шкідливих викидів або споживання палива КТЗ, відмовити у наданні затвердження типу ЄС або національного затвердження типу новим типам КТЗ, що не відповідають вимогам цього Регламенту та його виконавчих документів, зокрема граничним значенням викидів за Євро-6, наведеним у таблиці 2 Додатка I.

5. З 1 вересня 2015 року, а для категорії КТЗ N<sub>1</sub> класів II, III й категорії N<sub>2</sub> з 1 вересня 2016 року, національні органи влади у випадку нових КТЗ, які не відповідають вимогам цього Регламенту та його виконавчих документів, зокрема граничним значенням викидів за Євро-6, наведеним у таблиці 2 Додатка I, можуть вважати сертифікати відповідності надалі нечинними для цілей статті 7(1) Директиви 70/156/ЄЕС та можуть, на підставі причин, пов'язаних із невідповідністю шкідливих викидів або споживання палива КТЗ, заборонити реєстрацію, продаж або допуск до експлуатування таких КТЗ.

#### ▼ M1

6. Гранична величина для маси викидів твердих часток, що дорівнює 5,0 мг/км, зазначена у Таблицях 1 і 2 Додатка I, набуває чинності з дат, зазначених у частинах 1, 2 і 3.

Гранична величина для маси викидів твердих часток, що дорівнює 4,5 мг/км, і гранична величина концентрації часток, як зазначено у Таблицях 1 і 2 Додатка I, набувають чинності з 1 вересня 2011 року для затвердження нових типів транспортних засобів, і з 1 січня 2013 року - для всіх нових транспортних засобів, проданих, зареєстрованих або введених в експлуатацію в межах Співтовариства.

#### ▼ M4



7. Значення граничної величини кількості твердих частинок у  $6 \times 10^{12}$  од.(#)/км застосовують до транспортних засобів із двигунами з іскровим запалюванням з безпосереднім впорскуванням палива у камеру згоряння впродовж трьох років після дат початку застосування, наведених у підпунктах 4 та 5 для нових затверджень типу та для реєстрації, продажу або початку експлуатації нових транспортних засобів, а також за вибором виробника.

#### ▼ B

### Стаття 11

#### Затвердження типу замічних частин

1. Щодо нових замічних приладів контролю за забрудненням, які встановлюють на КТЗ, затверджені згідно з даним Регламентом, національні органи влади повинні заборонити їх продаж або встановлення на КТЗ, якщо вони не того типу, стосовно якого

було надано затвердження типу відповідно до цього Регламенту та його виконавчих документів.

2. Національні органи влади можуть продовжувати поширювати затвердження типу ЄС на замінні прилади контролю за забрудненням, розроблені за стандартами, що передували цьому Регламенту, за умов застосування оригінальних приладів контролю за забрудненням. Національні органи влади повинні заборонити продаж або встановлення таких замічних приладів контролю за забрудненням, якщо вони не того типу, стосовно якого було надано затвердження типу КТЗ.

3. Вимоги частин 1 та 2 не стосуються замічних приладів контролю за забрудненням, встановлених на КТЗ типу, затвердженого раніше, ніж було прийнято вимоги щодо затвердження типу для складників КТЗ.

#### *Стаття 12* *Фінансові пільги*

1. Держави-члени можуть вживати заходів для надання пільг стосовно серійних КТЗ, які відповідають вимогам цього Регламенту та його виконавчих документів. Такі пільги чинні стосовно всіх нових КТЗ, що поставляють для продажу на ринок держав-членів, які відповідають щонайменше граничним значенням викидів, наведеним у таблиці 1 Додатка I до дат, визначених статтею 10(3); надання пільг припиняють після настання зазначених дат. Фінансові пільги, що застосовують винятково стосовно КТЗ, які відповідають граничним значенням викидів у таблиці 2 Додатка I, надають стосовно таких нових КТЗ, що поставляють для продажу на ринок держав-членів, починаючи з дат, визначених статтею 10(3), до настання дат згідно із статтею 10(5); надання пільг припиняють після настання дат, зазначених у статті 10(5).

2. Держави-члени можуть надавати фінансові пільги для переобладнання КТЗ, що експлуатують, та видалення з експлуатування невідповідних КТЗ.

3. Для всіх типів КТЗ фінансові пільги, визначені у частинах 1 та 2, не повинні перевищувати додаткову вартість технічних приладів, встановлених, щоб забезпечити відповідність граничним значенням, наведеним у Додатку I, включаючи витрати на встановлення їх на КТЗ.

4. Потрібно інформувати у прийнятний термін Комісію щодо планів зі встановлення чи зміни фінансових пільг, зазначених у частинах 1 та 2.

#### *Стаття 13* *Санкції*

1. Держави-члени повинні ввести положення щодо застосування санкцій до виробників, які порушують положення цього Регламенту, та вжити всіх необхідних заходів для їх виконання. Впроваджені санкції повинні бути ефективними, пропорційними та переконливими. Держави-члени повинні нотифікувати такі положення Комісії до 2 січня 2009 року і пізніше без затримок нотифікувати щодо будь-якої зміни їх.

2. Типи порушень, які підлягають покаранню:

- (a) фальшиві заяви під час процедур затвердження типу або процедур, що спричиняють відкликання КТЗ;
- (b) фальсифікування результатів випробувань стосовно затвердження типу або експлуатаційної відповідності;
- (c) приховування даних або технічних вимог, які можуть призвести до відкликання КТЗ чи відкликання затвердження типу КТЗ;
- (d) застосування завадних приладів;

▼ M5



▼ B

## ГЛАВА V ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

### *Стаття 14 Перевизначення технічних вимог*

1. Комісія може вирішити включити викиди метану у розрахунок викидів діоксиду вуглецю. У разі необхідності Комісія подає пропозицію Європейському Парламенту та Раді із переліком заходів для врахування або зменшення викидів метану.
2. Після завершення Програми ЄЕК ООН з вимірювання твердих частинок під проводом Всесвітнього форуму з гармонізації правил у сфері транспортних засобів і не пізніше набрання чинності нормами Євро-6 Комісія повинна прийняти такі документи, розроблені, щоб вносити зміни до неосновних елементів цього Регламенту, зокрема доповненням його, не зменшуючи досягнутого рівня щодо довкілля:
  - (a) внести зміни до цього Регламенту відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, визначеною статтею 15(3), щодо recalібрування граничних значень, розрахованих на основі вимірювання мас твердих частинок, наведених у Додатку I цього Регламенту, та ввести у цей Додаток граничні значення, розраховані на основі підходу щодо вимірювання кількості ТЧ, що викидаються, таким чином, щоб вони загалом відповідали граничним значенням мас для бензину та дизельного палива;
  - (b) прийняти переглянуту процедуру вимірювань для твердих частинок та граничних значень, розрахованих на основі підходу щодо вимірювання кількості ТЧ, що викидаються, відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, визначеної статтею 15(3).
3. Комісія повинна переглядати процедури, випробування та вимоги, визначені статтею 5(3), а також цикли випробувань, які застосовують для вимірювання викидів. Якщо перегляд виявить, що ці процедури, випробування, вимоги і цикли випробувань більше не є адекватними або не відображають стан реальних викидів, їх потрібно адаптувати таким чином, щоб вони адекватно відображали викиди КТЗ під час реального руху дорогами. Необхідні заходи, розроблені для внесення змін та доповнень до несуттєвих положень цього Регламенту, приймають відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної у статті 15(3).
4. Комісія повинна переглядати склад забруднювачів, щодо яких застосовують вимоги і випробування, визначені статтею 5(3). Якщо Комісія доходить висновку, що необхідно врегулювати викиди додаткових забруднювачів, вона надає пропозицію Європейському Парламенту та Раді, щоб відповідно змінити цей Регламент.
5. Комісія повинна переглянути граничні значення шкідливих викидів з випускної труби, що наведені у таблиці 4 Додатка I для монооксиду вуглецю та вуглеводнів щодо випробування двигуна після холодного старту і надати, якщо потрібно, пропозицію Європейському Парламенту та Раді з метою зменшення граничних значень таких викидів.

▼ M2



▼ B

### *Стаття 15 Процедура щодо Комітету*

1. Комісії працює за сприяння Комітету.

2. Якщо є посилання на цю частину, застосовують статті 5 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, зважаючи на положення статті 8 цього Рішення.

Період, визначений статтею 5(6) Рішення 1999/468/ЄС, встановлюють у три місяці.

3. Якщо є посилання на цю частину, застосовують статті 5a(1)-(4) та 7 Рішення 1999/468/ЄС, зважаючи на положення статті 8 цього Рішення.

#### *Стаття 16*

#### *Зміни, внесені до Директив 70/156/ЄЕС та 2005/55/ЄС*

1. Директиву 70/156/ЄЕС змінюють згідно із Додатком II до цього Регламенту.

2. Директиву 2005/55/ЄС змінюють як наведено нижче:

(a) Назву змінюють таким чином:

“Директива Європейського Парламенту та Ради 2005/55/ЄС від 28 вересня 2005 року щодо затвердження типу важких вантажних КТЗ та двигунів стосовно їх шкідливих викидів (Євро IV та Євро V)”;

(b) Статтю 1 замінюють таким чином:

“*Стаття 1*

Для цілей даної Директиви застосовують такі визначення:

(a) “транспортний засіб” означає будь-який моторний транспортний засіб, як визначено статтею 2 Директиви 70/156/ЄЕС, із контрольною масою більше 2610 кг;

(b) “двигун” означає джерело руху транспортного засобу, для якого надають затвердження типу як для окремого технічного вузла відповідно до визначення статті 2 Директиви 70/156/ЄЕС;

(c) “екологічно досконалий транспортний засіб (EEV)” означає транспортний засіб, урухомний двигуном, який відповідає допустимим граничним значенням викидів, зазначеним у рядку С таблиць розділу 6.2.1 Додатка I.”;

(c) Розділ I Додатка I змінюють таким чином:

**▼B**

“1. Цю Директиву застосовують для контролю газоподібних та твердих забруднювачів, термінів експлуатування приладів контролю за забрудненням, відповідності автомобілів/двигунів під час експлуатування та бортових діагностичних систем (OBD) всіх транспортних засобів, та для двигунів як визначено статтею 1, крім транспортних засобів категорій M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> та M<sub>2</sub>, для яких затвердження типу надають відповідно до Регламенту (ЄС) № 715/2007 (\*).

#### *Стаття 17*

#### *Скасування*

1. З 2 січня 2013 року будуть скасовані такі Директиви:

- Директива 70/220/ЄЕС,
- Директива 72/306/ЄЕС,
- Директива 74/290/ЄЕС,
- Директива 77/102/ЄЕС,
- Директива 78/665/ЄЕС,
- Директива 80/1268/ЄЕС,

---

\* ОВ L 171, 29/6/2007, с. 1

## ▼B

- Директива 83/351/ЄЕС,
- Директива 88/76/ЄЕС,
- Директива 88/436/ЄЕС,
- Директива 89/458/ЄЕС,
- Директива 91/441/ЄЕС,
- Директива 93/59/ЄЕС,
- Директива 93/116/ЄС,
- Директива 94/12/ЄС,
- Директива 96/44/ЄС,
- Директива 96/69/ЄС,
- Директива 98/69/ЄС,
- Директива 98/77/ЄС,
- Директива 1999/100/ЄС,
- Директива 1999/102/ЄС,
- Директива 2001/1/ЄС,
- Директива 2001/100/ЄС,
- Директива 2002/80/ЄС,
- Директива 2003/76/ЄС,
- Директива 2004/3/ЄС.

2. З 2 січня 2013 року Додатки II та V Директиви Комісії 89/491/ЄЕС від 17 липня 1989 року, які адаптують до технічного прогресу Директиви Ради 70/157/ЄЕС, 70/220/ЄЕС, 72/245/ЄЕС, 72/306/ЄЕС, 80/1268/ЄЕС та 80/1269/ЄЕС стосовно колісних транспортних засобів<sup>(1)</sup> буде видалено.

3. Посилання на скасовані Директиви потрібно переписати як посилання на цей Регламент.

4. З 2 січня 2013 року держави-члени повинні анулювати виконавче законодавство щодо Директив, зазначених у частині 1.

*Стаття 18*  
*Набрання чинності*

1. Цей Регламент набирає чинності на третій день з дня опублікування в Офіційному віснику Європейського Союзу.

2. Цей Регламент застосовуватимуть з 3 січня 2009 року, крім статей 10(1) та 12, які застосовуватимуть з 2 липня 2007 року.

3. Зміни або виконавчі документи, зазначені статтею 5(3) та 14(6), повинні бути ухвалені до 2 липня 2008 року.

Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та повинен прямо застосовуватися у всіх державах-членах.

---

<sup>(1)</sup> ОВ № L 238, 15.08.1989, С. 43.



▼В

**ДОДАТОК І**  
**Граничні значення викидів**

▼M1

Таблиця 1. Граничні значення викидів за Євро-5

		Контрольна маса (RM) (кг)	Граничні значення													
			Маса монооксиду вуглецю (CO)		Маса сумарних вуглеводнів (THC)		Маса неметанових вуглеводнів (NMHC)		Маса оксидів азоту (NO <sub>x</sub> )		Спільна маса сумарних вуглеводнів та оксидів азоту (THC + NO <sub>x</sub> )		Маса твердих частинок (PM)		►M4 Кількість твердих частинок (PN)◄	
			L <sub>1</sub> (мг/км)		L <sub>2</sub> (мг/км)		L <sub>3</sub> (мг/км)		L <sub>4</sub> (мг/км)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (мг/км)		L <sub>5</sub> (мг/км)		L <sub>6</sub> (од. (#)/км)	
Категорія	Клас		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(1)</sup>	CI	PI	CI	PI <sup>(1)</sup>	CI	PI	CI
M	–	Усі	1000	500	100	–	68	–	60	180	–	230	5,0/4,5	5,0/4,5	–	6,0 × 10 <sup>11</sup>
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	–	68	–	60	180	–	230	5,0/4,5	5,0/4,5	–	6,0 × 10 <sup>11</sup>
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	–	90	–	75	235	–	295	5,0/4,5	5,0/4,5	–	6,0 × 10 <sup>11</sup>
	III	1760 < RM	2270	740	160	–	108	–	82	280	–	350	5,0/4,5	5,0/4,5	–	6,0 × 10 <sup>11</sup>
N <sub>2</sub>		Усі	2270	740	160	–	108	–	82	280	–	350	5,0/4,5	5,0/4,5	–	6,0 × 10 <sup>11</sup>
Скорочення: PI=Positive ignition (іскрове запалювання), CI=Compression ignition (запалювання від стиску)																



►M3

<sup>(1)</sup> Застосовують тільки до транспортних засобів з двигунами з іскровим запалюванням, які мають безпосереднє впорскування палива в камеру згорання.

▼ M4



Таблиця 2. Граничні значення викидів за Євро-6

		Контрольна маса (RM) (кг)	Граничні значення													
			Маса монооксиду вуглецю (CO)		Маса сумарних вуглеводнів (THC)		Маса неметанових вуглеводнів (NMHC)		Маса оксидів азоту (NO <sub>x</sub> )		Сумарна маса вуглеводнів та оксидів азоту (THC + NO <sub>x</sub> )		Маса твердих частинок (PM) <sup>(1)</sup>		Кількість твердих частинок (PN)	
			L <sub>1</sub> (мг/км)		L <sub>2</sub> (мг/км)		L <sub>3</sub> (мг/км)		L <sub>4</sub> (мг/км)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (мг/км)		L <sub>5</sub> (мг/км)		L <sub>6</sub> (од./#)/км	
Категорія	Клас		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI <sup>(2)(3)</sup>	CI
M	—	Усі	1000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
N <sub>2</sub>	—	Усі	2270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>

Скорочення: PI=Positive ignition (іскрове запалювання), CI=Compression ignition (запалювання від стиску)

<sup>(1)</sup> Граничну величину 5,0 мг/км для масових викидів твердих частинок застосовують для типу КТЗ, затвердженого відповідно до граничних значень викидів, наведених у цій таблиці, з протоколом попереднього вимірювання масових викидів частинок, до 01.09.2011.

<sup>(2)</sup> Граничні величини масових викидів твердих частинок (PM) та кількості твердих частинок (PN) застосовують тільки для двигунів з іскровим запалюванням, які мають безпосереднє впорскування палива в камеру згоряння.

<sup>(3)</sup> Впродовж трьох років після дат, визначених у підпунктах 4 та 5 статті 10, для нових затверджень типу та нових КТЗ відповідно граничне значення щодо питомої кількості твердих частинок 6,0 × 10<sup>12</sup> од./#)/км застосовуватимуть до КТЗ з іскровим запалюванням, які мають безпосереднє впорскування палива в камеру згоряння, за вибором виробника. Не пізніше зазначених дат слід імплементувати метод випробування для затвердження типу, що забезпечує ефективне визначення кількості частинок, які викидає КТЗ за реальних умов водіння.

▼В

Таблиця 3

## Граничне значення для випробування щодо випаровування

Маса випаровувань (г/випробування)
2,0

Таблиця 4

## Граничні значення для шкідливих викидів монооксиду вуглецю та вуглеводнів щодо випробування двигуна після холодного старту

Температура випробування 266 К (- 7 °С)			
Категорія КТЗ	Клас	Маса монооксиду вуглецю (CO) L <sub>1</sub> (г/км)	Маса вуглеводнів (HC) L <sub>2</sub> (г/км)
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



## ДОДАТОК II

### Зміни, внесені до Директиви 70/156/ЄЕС

До Директиви 70/156/ЄЕС були внесені такі зміни:

1. у статті 2 додати нижченаведене речення після останнього абзацу:  
 “Якщо в цій Директиві є посилання на окрему Директиву або Регламент, воно стосується також актів стосовно їх імплементації.”;
2. слова “або Регламент” додати після слів “окрема Директива” у таких положеннях:  
 стаття 2, перший абзац; стаття 2, дев’ятий абзац; стаття 2, десятий абзац; стаття 2, чотирнадцятий абзац; стаття 3(1); стаття 3(4); стаття 4(1)(с); стаття 4(1)(d); стаття 5(5); стаття 6(3); стаття 7(2); стаття 13(4); стаття 13(5); Додаток I, перший підпункт; Додаток III, частина III; Додаток IV, частина II, перший пункт; Додаток V, розділ 1(a); Додаток V, розділ 1(b); Додаток V, розділ 1(c); Додаток VI, сторона 2 сертифікату затвердження типу ЄС; Додаток VII(1), розділ 4; Додаток VII, примітка (1); Додаток X, розділ 2.1; Додаток X, розділ 3.3; Додаток XI, Доповнення 4, Значення букв: X; Додаток XII, розділ B(2); Додаток XIV, розділ 2(a); Додаток XIV, розділ 2(c); Додаток XIV, розділ 2(d);
3. слова “або Регламенти” додати після слів “окремі Директиви” у таких положеннях:  
 стаття 2, восьмий абзац; стаття 3(1); стаття 3(2); стаття 4(1)(а), перший та другий абзаци; стаття 4(1)(b); стаття 4(3); стаття 5(4), третій підпункт; стаття 5(6); стаття 8(2); стаття 8(2)(с); стаття 9(2); стаття 10(2); стаття 11(1); стаття 13(2); стаття 14(1)(і); Перелік Додатків: назва Додатка XIII; Додаток I, перший підпункт; Додаток IV, частина I, перший та другий рядки; Додаток IV, примітка (1) до таблиці; Додаток V, розділ 1(b); Додаток V, розділ 3; Додаток V, розділ 3(a); Додаток V, розділ 3(b); Додаток VI, позиції 1 та 2; Додаток VI, сторона 2 сертифікату затвердження типу ЄС; Додаток X, розділ 2.2; Додаток X, розділ 2.3.5; Додаток X, розділ 3.5; Додаток XII, назва; Додаток XIV, розділ 1.1; Додаток XIV, розділ 2(c);
4. слова “або Регламент” додати після слова “Директива” у таких положеннях:  
 стаття 5(3), третій підпункт; Додаток IV, частина I, примітка X до таблиці; Додаток VI, сторона 2 сертифікату затвердження типу ЄС, заголовок таблиць; Додаток VII(1), розділ 2; Додаток VII(1), Додаток VII(1), розділ 4; Додаток VIII, розділи 1, 2, 2.1, 2.2 та 3; Додаток IX, сторона 2 для повністю завершених або таких, які завершують, КТЗ категорій M<sub>1</sub>, позиції 45, 46.1 та 46.2; Додаток IX, сторона 2 для повністю завершених або таких, які завершують, КТЗ категорій M<sub>2</sub> та M<sub>3</sub>, позиції 45 та 46.1; Додаток IX, сторона 2 для повністю завершених або таких, які завершують, КТЗ категорій N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> та N<sub>3</sub>, позиції 45 та 46.1; Додаток IX, сторона 2 для незавершених КТЗ категорій M<sub>1</sub>, позиції 45 та 46.1; Додаток IX, сторона 2 для незавершених КТЗ категорій M<sub>2</sub> та M<sub>3</sub>, позиції 45 та 46.1; Додаток IX, сторона 2 для незавершених КТЗ категорій N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> та N<sub>3</sub>, позиції 45 та 46.1; Додаток X, примітка 2; Додаток X, розділ 1.2.2; Додаток XI, Доповнення 4, Значення букв: N/A; Додаток XV, заголовок таблиці;  
 Слова “або Регламенти” додати після слова “Директиви” у таких положеннях:  
 Додаток IX, сторона 2 для повністю завершених або таких, які завершують, КТЗ категорій M<sub>1</sub>; Додаток IX, сторона 2 для повністю завершених або таких, які завершують, КТЗ категорій M<sub>2</sub> та M<sub>3</sub>; Додаток IX, сторона 2 для повністю завершених або таких, які завершують, КТЗ категорій N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> та N<sub>3</sub>; Додаток IX, сторона 2 для незавершених КТЗ категорій M<sub>1</sub>; Додаток IX, сторона 2 для незавершених КТЗ категорій M<sub>2</sub> та M<sub>3</sub>; Додаток IX, сторона 2 для незавершених КТЗ категорій N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> та N<sub>3</sub>; Додаток XV;
5. у статті 8(2)(с) слова “або Регламент(-и)” додати після слова “Директива(-и)”;

## ▼В

6. у Додатку IV, частина I, заголовок таблиці та позицію 2 замінити таким чином:

“Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	Посилання в Офіційному віснику ЄС	Сфера застосування										
			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. Шкідливі викиди/ Доступ до інформації	.../.../ЄС (ЄС) № .../...	L ..., ..., C. ...	X <sup>(1)</sup>		X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>						

<sup>(1)</sup> Для транспортних засобів з контрольною масою не більше 2610 кг. На запит виробника можна застосовувати до транспортних засобів з контрольною масою не більше 2840 кг.”;

7. у Додатку IV, частина I, видалити позиції 11 та 39;

8. у Додатку VII(4) слова “або Регламенту” додати після слів “у випадку Директиви”;

9. у Додатку VII(5) слова “або Регламент” додати після слів “остання Директива”;

10. у Додатку XI, Доповнення 1, заголовок таблиці та позицію 2 замінити таким чином:

“Пункт	Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	M <sub>1</sub> ≤ 2500 <sup>(1)</sup> кг	M <sub>1</sub> > 2500 <sup>(1)</sup> кг	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
2	Шкідливі викиди/ Доступ до інформації	.../.../ЄС (ЄС) № .../...	Q	G + Q	G + Q”	

11. у Додатку XI, Доповнення 1, видалити позиції 11 та 39;

12. у Додатку XI, Доповнення 2, заголовок таблиці та позицію 2 замінити таким чином:

“Пункт	Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	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	Шкідливі викиди/ Доступ до інформації	.../.../ЄС (ЄС) № .../...	A	A		A	A”					

13. у Додатку XI, Доповнення 2, видалити позиції 11 та 39;

14. у Додатку XI, Доповнення 3, заголовок таблиці та позицію 2 замінити таким чином:

“Пункт	Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	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	Шкідливі викиди/ Доступ до інформації	.../.../ЄС (ЄС) № .../...	Q			Q	Q”					

15. у Додатку XI, Доповнення 3, видалити позицію 11;

16. у Додатку XI, Доповнення 4, заголовок таблиці та позицію 2 замінити таким чином:

“Пункт	Предмет	Номер Директиви/ Регламенту	Мобільний кран категорії N									
2	Шкідливі викиди/ Доступ до інформації	.../.../ЄС (ЄС) № .../...	N/A”									

17. у Додатку XI, Доповнення 4, видалити позицію 11.