

## REGULAMENTUL (UE) NR. 459/2012 AL COMISIEI

din 29 mai 2012

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei privind emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 6)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor <sup>(1)</sup>, în special articolul 5 alineatul (3),

având în vedere Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) <sup>(2)</sup>, în special articolul 39 alineatul (2),

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 715/2007 și Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor <sup>(3)</sup> stabilește cerințe tehnice armonizate pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a pieselor de schimb, în ceea ce privește emisiile acestora, și stabilește norme privind conformitatea în funcționare, durabilitatea dispozitivelor pentru controlul poluării, sistemele de diagnosticare la bord (sistemele OBD), măsurarea consumului de combustibil și accesibilitatea la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor.

(2) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007, pentru omologarea conform normelor Euro 6 a vehiculelor echipate cu motor cu aprindere prin scânteie trebuie stabilită o normă referitoare la numărul de particule (PN).

(3) Particulele emise de vehicule sunt susceptibile să se depună în alveolele pulmonare, ceea ce poate provoca apariția unor boli respiratorii și cardiovasculare și la creșterea mortalității. Prin urmare, un nivel ridicat de protecție împotriva acelor particule este de interes public.

(4) Pentru măsurarea emisiilor de particule ale vehiculelor echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie este utilizat în prezent protocolul de măsurare a numărului de particule intitulat *Particulate Measurement Programme* (PMP), elaborat pentru vehiculele echipate cu motoare Diesel. Cu toate acestea, există dovezi că emisiile de particule ale motoarelor cu aprindere prin scânteie au un spectru dimensional și o compoziție chimică care pot fi diferite de cele ale emisiilor vehiculelor echipate cu motoare Diesel. Spectrele dimensionale și compoziția chimică ale particulelor, precum și eficacitatea tehnicii de măsurare actuale la controlul emisiilor de particule nocive ar trebui să facă obiectul unei revizuirii permanente. În viitor, ar putea deveni necesară o revizuire a acestui protocol de măsurare pentru vehiculele echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie.

(5) Conform cunoștințelor actuale, nivelul emisiilor de particule al motoarelor convenționale cu injecție indirectă [*port fuel injection* (PFI)], la care combustibilul este injectat în colectoare sau orificii de admisie mai curând decât direct în camera de ardere, este scăzut. Din aceste motive, pare justificată limitarea pentru moment a acțiunii de reglementare la vehiculele echipate cu motoare cu injecție directă, fără a exclude studiul și monitorizarea în continuare a performanțelor tuturor motoarelor cu aprindere prin scânteie în ceea ce privește emisiile de particule, în special în ceea ce privește spectrul dimensional și compoziția chimică ale particulelor emise, precum și emisiile în condiții reale de conducere, Comisia trebuind să propună, în cazul în care este necesar, măsuri de reglementare suplimentare, ținând cont totodată de viitoarea cotă de piață a motoarelor cu injecție indirectă (PIF).

(6) Regulamentul (CE) nr. 692/2008 a stabilit o limită a numărului de particule emise de  $6 \times 10^{11}$  #/km pentru vehiculele Euro 6 Diesel. În conformitate cu principiul legislației neutre pe plan tehnologic, limita de emisie respectivă pentru vehiculele Euro 6 echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie trebuie să fie aceeași, deoarece nu există dovezi care să sugereze că particulele emise de motoarele cu aprindere prin scânteie au o toxicitate specifică mai redusă decât cea a particulelor emise de motoarele Diesel.

(7) Pentru integrarea în unele vehicule Euro 6 la un cost rezonabil, se preconizează apariția unor filtre de particule pentru motoarele pe benzină [*gasoline particle filters* (GPF)], o tehnologie eficientă de posttratament pentru reducerea particulelor emise de vehiculele cu aprindere prin scânteie. În afară de aceasta, într-un termen de trei ani de la datele obligatorii pentru vehiculele Euro 6 specificate la articolul 10 din Regulamentul (CE)

<sup>(1)</sup> JO L 171, 29.6.2007, p. 1.<sup>(2)</sup> JO L 263, 9.10.2007, p. 1.<sup>(3)</sup> JO L 199, 28.7.2008, p. 1.

- nr. 715/2007, pare probabil să poată fi realizată o reducere similară a numărului de particule din emisii prin măsuri interne referitoare la motoare, la costuri substanțial mai mici pentru numeroase aplicații. Orice măsură referitoare la motor trebuie să fie aplicabilă la toate condițiile de funcționare a motorului pentru a se asigura că, în absența unor dispozitive de posttratare, nu are loc o creștere a nivelurilor emisiilor în condiții reale de conducere.
- (8) Pentru a permite dezvoltarea tuturor tehnologiilor necesare, precum și pentru a acorda un timp de pregătire suficient, ar trebui adoptată o abordare în două etape, în cadrul căreia limitele numărului de particule din norma Euro 6 pentru vehicule echipate cu motoare Diesel vor fi aplicate în a doua fază și vehiculelor echipate cu motoare cu injecție directă și aprindere prin scânteie.
- (9) Trebuie acordată atenție emisiilor de particule ale vehiculelor echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie în condiții de conducere și dezvoltării unor proceduri de încercare corespunzătoare. Comisia ar trebui să elaboreze și să introducă proceduri de măsurare corespunzătoare cel târziu în termen de trei ani de la data intrării în vigoare a normei Euro 6.
- (10) Comisia ar trebui să continue să examineze impactul măsurilor de reducere a numărului de particule din emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor cu aprindere prin scânteie.
- (11) În conformitate cu articolul 4 alineatul (7) din Regulamentul (CE) nr. 692/2008, vehiculele care intră sub incidența domeniului de aplicare al regulamentului susmenționat pot fi omologate de tip numai conform normelor Euro 6 privind emisiile, odată ce valorile limită OBD pentru diagnosticarea la bord sunt introduse. OBD este un instrument important pentru identificarea funcționării necorespunzătoare a dispozitivelor pentru controlul poluării.
- (12) În Comunicarea sa 2008/C 182/08 privind aplicarea și elaborarea în continuare a legislației comunitare privind emisiile provenind de la vehicule ușoare și accesul la informațiile privind reparațiile și întreținerea (Euro 5 și Euro 6) <sup>(1)</sup>, Comisia a sugerat o serie de valori limită OBD care reflectă în bună măsură limitele aplicate majorității vehiculelor ușoare în Statele Unite și Canada începând cu anul 2013, unde majoritatea sistemelor OBD ale vehiculelor sunt conforme cu legislația Consiliului californian privind resursele aeriene [*California Air Resources Board* (CARB)]. O aliniere a cerințelor Uniunii Europene cu cele ale Statelor Unite ar fi în conformitate cu obiectivele de armonizare internațională și ar oferi un nivel ridicat de protecție a mediului.
- (13) Cu toate acestea, cerințele legate de OBD în Statele Unite sunt dificil de respectat din punct de vedere tehnologic pentru producătorii de vehicule care nu exportă către Statele Unite. Prin urmare, ar trebui prevăzută o perioadă inițială de trei ani în cursul căreia să fie aplicate cerințe privind sistemele OBD mai puțin stricte, oferind astfel industriei mai mult timp de pregătire.
- (14) De asemenea, limitele de prag OBD definitive ale normei Euro 6 pentru CO, NMHC și PM (*particle number*) prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 ar trebui să fie mai puțin stricte decât valorile sugerate în Comunicarea 2008/C 182/08, ținând cont de dificultățile tehnice deosebite din aceste domenii. În plus, nicio valoare limită OBD Euro 6 referitoare la numărul de particule nu ar trebui adoptată prin prezentul regulament.
- (15) Necesitatea ecologică, fezabilitatea tehnică și rapoartele cost/beneficiu ale unor valori limită OBD Euro 6 mai stricte pentru CO și NMHC, precum și a unei valori limită OBD Euro 6 mai stricte pentru numărul de particule vor fi evaluate într-un stadiu ulterior. Dacă rezultatul evaluării impune modificări ale cerințelor de reglementare respective, acestea ar trebui introduse numai după trecerea unei perioade de pregătire corespunzătoare pentru sectorul industrial. Dată fiind complexitatea sistemelor OBD, această perioadă de pregătire este în mod obișnuit de trei până la patru ani.
- (16) Din aceste motive, Regulamentele (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 692/2008 ar trebui modificate în consecință.
- (17) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

## ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3, la sfârșitul punctului 17, punctul se înlocuiește cu punct și virgulă.

2. La articolul 3 se adaugă punctul 18 cu textul următor:

„18. «motor cu injecție directă» înseamnă un motor care poate funcționa într-un mod în care combustibilul este injectat în aerul de admisie după ce acesta a trecut prin supapele de admisie.»

3. La articolul 10 se adaugă alineatul (7) cu textul următor:

„(7) În cursul unei perioade de până la 3 ani începând cu datele aplicabile prevăzute la alineatele (4) și (5) pentru noile omologări de tip și pentru înmatricularea, vânzarea sau punerea în circulație a vehiculelor noi, la alegerea producătorului, vehiculelor cu injecție directă și aprindere prin scânteie li se aplică o limită de  $6 \times 10^{12}$  #/km pentru numărul de particule emise.»

4. Anexa I se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

<sup>(1)</sup> JO C 182, 19.7.2008, p. 17.

*Articolul 2*

Regulamentul (CE) nr. 692/2008 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 4, alineatul (7) se elimină.
2. Anexele I, XI și XVI se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

*Articolul 3*

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 29 mai 2012.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
José Manuel BARROSO

---

## Modificări ale Regulamentului (CE) nr. 715/2007

Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 se modifică după cum urmează:

1. Textul din linia a doua a ultimei coloane din tabelul 1 (limite de emisii Euro 5) se se înlocuiește cu următorul text:

„Număr de particule (PN)”.

2. Tabelul 2 se înlocuiește cu următorul tabel:

„Tabelul 2

## Limite de emisii Euro 6

Categorie	Clasa	Masă de referință (MR) (kg)	Valori limită													
			Masa monoxidului de carbon (CO)		Masa totală de hidrocarburi (THC)		Masa hidrocarburilor nemetanice (NMHC)		Masa oxizilor de azot (NO <sub>x</sub> )		Masa combinată de hidrocarburi și de oxizi de azot (THC + NO <sub>x</sub> )		Masa particulelor (PM) <sup>(1)</sup>		Numărul de particule (PN)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI <sup>(2)</sup>	CI	PI <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>	CI
M	—	Toate	1 000	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	MR ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>
	III	1 760 < MR	2 270	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>	—	Toate	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>

Legendă: PI = Aprindere prin scânteie, CI = Aprindere prin compresie

<sup>(1)</sup> O limită de 5,0 mg/km pentru masa de particule emise se aplică la vehiculele omologate de tip în conformitate cu limitele de emisie din prezentul tabel definite conform protocolului anterior de măsurare a masei particulelor, dinainte de 1.9.2011.

<sup>(2)</sup> Valorile limită pentru masa și numărul de particule pentru motoarele cu aprindere prin scânteie se aplică numai în cazul vehiculelor echipate cu motoare cu injecție directă.

<sup>(3)</sup> În termen de trei ani de la datele specificate la articolul 10 alineatele (4) și (5) pentru noile omologări de tip și, respectiv, pentru noile vehicule, la cererea producătorului, se aplică o limită pentru numărul de particule emise de 6,0 × 10<sup>12</sup> #/km la vehiculele Euro 6 cu aprindere prin scânteie și injecție directă. Cel târziu până la aceste date, se implementează o metodă de încercare pentru omologarea de tip care să garanteze limitarea efectivă a emisiilor de particule ale vehiculelor în condiții reale de conducere.”

## ANEXA II

**Modificări ale Regulamentului (CE) nr. 692/2008**

Regulamentul (CE) nr. 692/2008 se modifică după cum urmează:

1. Apendicele 6 la anexa I se modifică după cum urmează:

(a) la punctul 1, a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„Acest număr este urmat de unul sau mai multe caractere, care reflectă diversele categorii în conformitate cu tabelul 1.”;

(b) tabelul 1 se înlocuiește cu următorul tabel:

„Tabelul 1

Litera	Norma privind emisiile	Norma OBD	Categoria și clasa vehiculului	Motorul	Data punerii în aplicare: tipuri noi	Data punerii în aplicare: vehicule noi	Ultima dată a înregistrării
A	Euro 5a	Euro 5	M, N <sub>1</sub> clasa I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M <sub>1</sub> pentru a îndeplini nevoi sociale specifice (exclusiv M <sub>1</sub> G)	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M <sub>1</sub> G pentru a îndeplini nevoi sociale specifice	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N <sub>1</sub> clasa II	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N <sub>1</sub> clasa III, N <sub>2</sub>	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N <sub>1</sub> clasa I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M <sub>1</sub> pentru a îndeplini nevoi sociale specifice (exclusiv M <sub>1</sub> G)	CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N <sub>1</sub> clasa II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N <sub>1</sub> clasa III, N <sub>2</sub>	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N <sub>1</sub> clasa I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M <sub>1</sub> pentru a îndeplini nevoi sociale specifice (exclusiv M <sub>1</sub> G)	CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N <sub>1</sub> clasa II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016

Litera	Norma privind emisiile	Norma OBD	Categoria și clasa vehiculului	Motorul	Data punerii în aplicare: tipuri noi	Data punerii în aplicare: vehicule noi	Ultima dată a înregistrării
M	Euro 5b	Euro 5+	N <sub>1</sub> clasa III, N <sub>2</sub>	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N <sub>1</sub> clasa I	CI			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N <sub>1</sub> clasa II	CI			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N <sub>1</sub> clasa III, N <sub>2</sub>	CI			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N <sub>1</sub> clasa I	CI			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N <sub>1</sub> clasa II	CI			31.12.2013
S	Euro 6b	Euro 6-	N <sub>1</sub> clasa III, N <sub>2</sub>	CI			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N <sub>1</sub> clasa I	CI			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N <sub>1</sub> clasa II	CI			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N <sub>1</sub> clasa III, N <sub>2</sub>	CI			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N <sub>1</sub> clasa I	PI, CI	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N <sub>1</sub> clasa II	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N <sub>1</sub> clasa III, N <sub>2</sub>	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-2	M, N <sub>1</sub> clasa I	PI, CI	1.9.2017	1.9.2018	
ZB	Euro 6c	Euro 6-2	N <sub>1</sub> clasa II	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZC	Euro 6c	Euro 6-2	N <sub>1</sub> clasa III, N <sub>2</sub>	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	

Litera	Norma privind emisiile	Norma OBD	Categoria și clasa vehiculului	Motorul	Data punerii în aplicare: tipuri noi	Data punerii în aplicare: vehicule noi	Ultima dată a înregistrării
ZX	Nu se aplică	Nu se aplică	Toate vehiculele	Baterii pur electrice	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	Nu se aplică	Nu se aplică	Toate vehiculele	Celule de combustibil pur electrice	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	Nu se aplică	Nu se aplică	Toate vehiculele utilizând certificate în conformitate cu punctul 2.1.1 din anexa I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	

**Legendă:**

Norma privind emisiile «Euro 5a» = exclusiv procedura revizuită de măsurare a masei particulelor, norma privind numărul de particule și încercările cu biocombustibil privind emisiile la temperatură joasă ale vehiculelor care funcționează cu multicomcombustibil  
 Norma privind emisiile «Euro 5b» = cerințe complete privind emisiile din norma Euro 5, inclusiv procedura revizuită de măsurare a masei particulelor, norma privind numărul de particule pentru vehicule echipate cu motoare cu aprindere prin compresie și încercările cu biocombustibil privind emisiile la temperatură joasă ale vehiculelor care funcționează cu multicomcombustibil

Norma privind emisiile «Euro 6a» = exclusiv procedura revizuită de măsurare a masei particulelor, norma privind numărul de particule și încercările cu biocombustibil privind emisiile la temperatură joasă ale vehiculelor care funcționează cu multicomcombustibil  
 Norma privind emisiile «Euro 6b» = cerințele complete privind emisiile din norma Euro 6, inclusiv procedura revizuită de măsurare a masei particulelor, normele privind numărul de particule (valori preliminare pentru vehiculele care funcționează cu motoare cu aprindere prin scânteie) și încercările cu biocombustibil privind emisiile la temperatură joasă ale vehiculelor care funcționează cu multicomcombustibil

Norma privind emisiile «Euro 6c» = cerințele complete privind emisiile din norma Euro 6, adică norma privind emisiile Euro 6b și normele definitive privind numărul de particule pentru vehicule echipate cu motoare cu aprindere prin scânteie

Norma OBD «Euro 5» = cerințele de bază privind sistemele OBD Euro 5, cu excepția raportului de eficacitate în funcționare (IUPR), a monitorizării emisiilor de NO<sub>x</sub> pentru vehiculele pe benzină și a valorilor limită PM stricte pentru vehiculele pe motorină  
 Norma OBD «Euro 5+» = inclusiv raportul relaxat de eficacitate în funcționare (IUPR), monitorizarea NO<sub>x</sub> pentru vehicule pe benzină și valorile limită PM stricte pentru vehiculele pe motorină

Norma OBD «Euro 6-» = valori limită OBD relaxate

Norma OBD «Euro 6-plus IUPR» = inclusiv valori limită OBD relaxate și raportul relaxat de eficacitate în funcționare (IUPR)

Norma OBD «Euro 6-1» = cerințele complete ale normei OBD Euro 6, dar cu valori limită OBD preliminare, astfel cum sunt definite la punctul 2.3.4 din anexa XI, și cu raport IUPR parțial relaxat

Norma OBD «Euro 6-2» = cerințele complete ale normei OBD Euro 6, dar cu valori limită OBD finale, astfel cum sunt definite la punctul 2.3.3 din anexa XI.

## 2. Anexa XI se modifică după cum urmează:

- (a) se introduc următoarele puncte 2.3.3 și 2.3.4:

„2.3.3. Valorile limită OBD pentru vehiculele care, începând cu cel puțin trei ani de la datele indicate la articolul 10 alineatele (4) și (5) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, sunt omologate de tip în conformitate cu limitele de emisie din norma Euro 6 specificate în tabelul 2 din anexa I la regulamentul menționat anterior sunt prezentate în tabelul următor:

**Valori limită OBD pentru norma Euro 6**

Categoria	Clasa	Masă de referință (MR) (kg)	Masa monoxidului de carbon		Masa hidrocarburilor nemetanice		Masa oxizilor de azot		Masa particulelor		Numărul de particule	
			(CO) (mg/km)	(CO) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NO <sub>x</sub> ) (mg/km)	(NO <sub>x</sub> ) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PN) (#/km)	(PN) (#/km)
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
M	—	Toate	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N <sub>1</sub> ( <sup>3</sup> )	I	MR ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		

Categoria	Clasa	Masă de referință (MR) (kg)	Masa monoxidului de carbon		Masa hidrocarburilor nemetanice		Masa oxizilor de azot		Masa particulelor		Numărul de particule	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NO <sub>x</sub> ) (mg/km)	(PI) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PI) (mg/km)	(PN) (#/km)
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < MR	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N <sub>2</sub>	—	Toate	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Legendă: PI = Aprindere prin scânteie, CI = Aprindere prin compresie

*Notă explicativă:*

Valorile limită OBD specificate în tabel fac obiectul unei revizuirii efectuate de Comisie până la data de 1 septembrie 2014. În cazul în care valorile limită par să nu fie fezabile din punct de vedere tehnic, valorile acestora sau data obligatorie a aplicării lor se modifică în consecință, avându-se în vedere efectele altor noi cerințe și încercări care vor fi introduse pentru vehiculele Euro 6. Dacă analiza demonstrează necesitatea din punct de vedere ecologic, fezabilitatea din punct de vedere tehnic, precum și posibilitatea de a înregistra un beneficiu net, este necesară adoptarea unor valori mai stricte pentru valorile limită OBD, pentru numărul de particule sau, dacă este cazul, pentru alți poluanți reglementați. În același timp, trebuie acordat sectorului industrial timpul necesar pentru introducerea evoluțiilor tehnice.

2.3.4. În termen de trei ani de la datele specificate la articolul 10 alineatele (4) și (5) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, la alegerea producătorului, pentru noile omologări de tip și, respectiv, noile vehicule, se aplică următoarele valori limită OBD pentru vehiculele omologate de tip în conformitate cu limitele de emisie din norma Euro 6, specificate în tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007:

**Valori limită OBD preliminară pentru norma Euro 6**

Categoria	Clasa	Masă de referință (MR) (kg)	Masa monoxidului de carbon		Masa hidrocarburilor nemetanice		Masa oxizilor de azot		Masa particulelor	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI) <sup>(2)</sup> (mg/km)	(NO <sub>x</sub> ) (mg/km)	(PI) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PI) (mg/km)
M	—	Toate	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N <sub>1</sub> <sup>(3)</sup>	I	MR ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < MR	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N <sub>2</sub>	—	Toate	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Legendă: PI = Aprindere prin scânteie, CI = Aprindere prin compresie<sup>(2)</sup>;

(b) punctul 2.14 se înlocuiește cu următorul text:

„2.14. Contrar dispozițiilor de la punctul 3.3.5 din anexa 11 la Regulamentul nr. 83 CEE-ONU, dispozitivele următoare se monitorizează pentru detectarea unei defecțiuni totale sau pentru înlăturare, dacă această din urmă operație are drept rezultat depășirea limitelor de emisie aplicabile:

— începând cu 1 septembrie 2011, un filtru de particule instalat pe motoare cu aprindere prin compresie ca unitate separată sau integrat într-un dispozitiv combinat pentru controlul emisiilor;



- pentru vehicule certificate pentru valorile limită OBD specificate în tabelele prezentate la punctul 2.3.3 sau 2.3.4, un sistem de posttratament pentru NO<sub>x</sub> instalat pe motoarele cu aprindere prin compresie ca unitate separată sau integrat într-un dispozitiv combinat pentru controlul emisiilor;
- pentru vehicule certificate pentru valorile limită OBD specificate în tabelele prezentate la punctul 2.3.3 sau 2.3.4, un catalizator de oxidare Diesel (COD) instalat pe motoarele cu aprindere prin compresie ca unitate separată sau integrat într-un dispozitiv combinat pentru controlul emisiilor.

Dispozitivele menționate la primul paragraf vor fi, de asemenea, monitorizate pentru orice defecțiune care ar avea ca rezultat depășirea valorilor limită OBD aplicabile.”;

(c) la punctul 3.1.5 din apendicele 1 se adaugă următoarea teză:

„Pentru noile omologări de tip și pentru vehiculele noi, monitorizarea prevăzută la punctul 2.9 din prezenta anexă trebuie să aibă un raport IUPR mai mare sau egal cu 0,1 până la trei ani de la datele specificate la articolul 10 alineatele (4) și (5) din Regulamentul (CE) nr. 715/2007.”

3. În anexa XVI, punctul 6.2 se înlocuiește cu următorul text:

- „6.2. Producătorul demonstrează că utilizarea senzorilor menționați la punctul 6.1 și a oricărui alți senzori de la bordul vehiculului are drept rezultat activarea sistemului de avertizare a conducătorului auto în conformitate cu punctul 3, afișarea unui mesaj care indică avertismentul corespunzător (de exemplu, «nivel prea ridicat al emisiilor – verificați ureea», «nivel prea ridicat al emisiilor – verificați AdBlue» sau «nivel prea ridicat al emisiilor – verificați reactivul») și activarea sistemului de implicare a conducătorului auto în conformitate cu punctul 8.3, la apariția situațiilor prevăzute la punctul 4.2, 5.4 sau 5.5.

În sensul prezentului punct, se presupune că survin următoarele situații:

- în cazul vehiculelor omologate conform limitelor de emisie Euro 5 specificate în tabelul 1 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007, dacă limita de emisii pentru NO<sub>x</sub> din tabelul respectiv înmulțită cu un factor de 1,5 este depășită;
- în cazul vehiculelor omologate conform limitelor de emisie Euro 6 specificate în tabelul 2 din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007, dacă valoarea limită OBD pentru NO<sub>x</sub> din tabelele prezentate la punctul 2.3.2, 2.3.3 sau 2.3.4 din anexa IX este depășită.

Emisiile de NO<sub>x</sub> din timpul încercării efectuate pentru a demonstra conformitatea cu aceste cerințe nu trebuie să fie mai mari cu peste 20 % față de valorile menționate în primul și al doilea paragraf.”

---