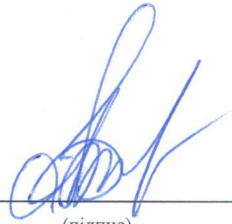


Переклад затверджений

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



(підпис)

О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

25 травня 2021 р.

02009R0595 — UA — 14.08.2019 — 003.001

Цей текст слугує суто засобом документування та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими в цей документ

► В РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 595/2009

від 18 червня 2009 року

про затвердження типу моторних транспортних засобів і двигунів щодо викидів від вантажних транспортних засобів (Євро-VI) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу, та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Директиви 2007/46/ЄС, а також про скасування директив 80/1269/ЄЕС, 2005/55/ЄС та 2005/78/ЄС

(Текст стосується ЄЕП)

(ОБ L 188 18.07.2009, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
M1	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 582/2011 від 25 травня 2011 року	L 167	1	25.06.2011
► M2	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 133/2014 від 31 січня 2014 року	L 47	1	18.02.2014
► M3	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/1242 від 20 червня 2019 року	L 198	202	25.07.2019

Із виправленнями, внесеними:

► C1 Виправленням, ОБ L 200, 31.07.2009, с. 52 (595/2009)

Цей текст слугує суто засобом документування та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими в цей документ

► В РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 595/2009

від 18 червня 2009 року

про затвердження типу моторних транспортних засобів і двигунів щодо викидів від вантажних транспортних засобів (Євро-VI) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу, та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Директиви 2007/46/ЄС, а також про скасування директив 80/1269/ЄЕС, 2005/55/ЄС та 2005/78/ЄС

(Текст стосується ЄЕП)

(ОБ L 188 18.07.2009, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
M1	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 582/2011 від 25 травня 2011 року	L 167	1	25.06.2011
► M2	РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 133/2014 від 31 січня 2014 року	L 47	1	18.02.2014
► M3	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/1242 від 20 червня 2019 року	L 198	202	25.07.2019

Із виправленнями, внесеними:

► C1 Виправленням, ОБ L 200, 31.07.2009, с. 52 (595/2009)

▼ В

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 595/2009

від 18 червня 2009 року

про затвердження типу моторних транспортних засобів і двигунів щодо викидів від вантажних транспортних засобів (Євро-VI) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу, та про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Директиви 2007/46/ЄС, а також про скасування директив 80/1269/ЄЕС, 2005/55/ЄС та 2005/78/ЄС

(Текст стосується ЄЕП)

Стаття 1

Предмет

Цей Регламент встановлює спільні технічні вимоги до затвердження типу моторних транспортних засобів, двигунів та запасних частин стосовно їхніх викидів.

Цей Регламент встановлює правила експлуатаційної відповідності транспортних засобів і двигунів, довговічності засобів контролю забруднення, систем бортової діагностики (OBD), вимірювання споживання палива та викидів CO₂ та доступу до інформації з систем бортової діагностики (OBD), інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу.

Стаття 2

Сфера застосування

Цей Регламент застосовують до моторних транспортних засобів категорій M₁, M₂, N₁ та N₂, як їх означено у додатку II до Директиви 2007/46/ЄС, з контрольною масою понад 2 610 кг, та до усіх моторних транспортних засобів категорій M₃ та N₃, як їх означено у тому ж додатку. ►M3 Для цілей статей 5a, 5b і 5c його також застосовують до транспортних засобів категорій O₃ і O₄. ◀

Регламент застосовують без обмеження дії статті 2(2) Регламенту (ЄС) № 715/2007.

На вимогу виробника затвердження типу завершеного транспортного засобу, надане на підставі цього Регламенту, повинно бути поширено на незавершені транспортні засоби, контрольна маса яких не перевищує 2 610 кг. Затвердження типу повинно бути розширено, якщо виробник може продемонструвати, що усі комбінації елементів кузова, заплановані до встановлення на незавершений транспортний засіб, збільшують його контрольну масу до понад 2 610 кг.

На вимогу виробника затвердження типу транспортного засобу, надане на підставі цього Регламенту, повинно бути поширено на варіанти та версії цього транспортного засобу з контрольною масою понад 2 380 кг за умови, що він також відповідає вимогам щодо вимірювання викидів парникових газів та споживання палива, встановленим Регламентом (ЄС) № 715/2007 та його імплементаційними інструментами.

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цього Регламенту застосовують такі терміни та означення:

1. «двигун» означає джерело рушійної сили транспортного засобу, якому може бути надано затвердження типу як окремій технологічній одиниці, як означено в пункті 25 статті 3 Директиви 2007/46/ЄС;
2. «газоподібні забрудники» означає викиди відпрацьованих газів: монооксиду вуглецю, оксидів азоту (NO_x), виражених як еквівалент діоксиду азоту (NO₂), та вуглеводнів;
3. «тверді забрудники» означає компоненти відпрацьованих газів, виділені з розведених відпрацьованих газів при максимальній температурі у 325°K (52 °C) з допомогою фільтрів, описаних у процедурі випробування для верифікації середнього рівня викидів із випускної труби;
4. «викиди з випускної труби» означає викиди газоподібних та твердих забрудників;
5. «картер» означає простір усередині або ззовні двигуна, з'єднаний з оливодистійником внутрішніми чи зовнішніми каналами, через які можуть виходити гази та випари;
6. «засіб контролю забруднення» означає такі компоненти транспортного засобу, які регулюють та/або обмежують викиди з випускної труби;
7. «система бортової діагностики» або «система OBD» означає встановлену на борту транспортного засобу чи під'єднану до його двигуна систему, здатну розпізнавати порушення роботи та, якщо застосовно, сповіщати про їх виникнення через систему сповіщень, ідентифікувати ймовірну зону несправності з допомогою інформації, збереженої у пам'яті комп'ютера, та передавати таку інформацію за межі транспортного засобу;

8. «стратегія нейтралізації» означає стратегію контролю викидів, яка знижує дієвість засобів контролю викидів в умовах середовища або роботи двигуна, які трапляються або під час штатної експлуатації транспортного засобу, або поза процедурами випробування для затвердження типу;
9. «оригінальний засіб контролю забруднення» означає засіб чи сукупність засобів контролю забруднення, передбачену затвердженням типу, наданим для відповідного транспортного засобу;
10. «змінний засіб контролю забруднення» означає засіб чи сукупність засобів контролю забруднення, які призначено для заміни оригінального засобу контролю забруднення та які може бути затверджено як окрему технічну одиницю, як означено в пункті 25 статті 3 Директиви 2007/46/ЄС;
11. «інформація про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу» означає усю інформацію, необхідну для діагностики, обслуговування, перевірки, періодичного огляду, ремонту, перепрограмування чи реініціалізації дистанційної діагностичної підтримки транспортного засобу, яку його виробник надає своїм уповноваженим дилерам чи ремонтникам, у тому числі всі подальші зміни та доповнення до такої інформації. Така інформація включає всю інформацію, необхідну для встановлення складових частин або обладнання на транспортні засоби;
12. «виробник» означає особу чи організацію, відповідальну перед дозвільними органами за усі аспекти процесу затвердження типу чи авторизації та забезпечення відповідності продукції. Така особа або організація не повинна бути обов'язково безпосередньо залучена до всіх етапів виробництва транспортного засобу, системи, компонента чи окремої технічної одиниці, яка є предметом затвердження;
13. «незалежний оператор» означає підприємства, які не є уповноваженими дилерами та ремонтниками, та які безпосередньо чи опосередковано залучені до ремонту та технічного обслуговування моторних транспортних засобів, зокрема, ремонтників, виробників чи дистриб'юторів ремонтного обладнання, інструментів або запасних частин, видавців технічної інформації, автомобільні клуби, операторів екстреної допомоги на дорозі, операторів послуг технічного огляду та випробування, операторів, що надають навчальні послуги для монтажників, виробників і ремонтників обладнання для транспортних засобів на альтернативному паливі;
14. «транспортний засіб на альтернативному паливі» означає транспортний засіб, розроблений із можливістю роботи принаймні на одному виді палива, яке або перебуває в газоподібному стані за атмосферної температури та тиску, або в основі своїй не є похідним від мінеральних нафтопродуктів;
15. «контрольна маса» означає масу транспортного засобу в робочому стані, зменшену на уніфіковану масу водія у 75 кг та збільшену на уніфіковану масу в 100 кг;
16. «втручання» означає деактивацію, коригування або модифікацію системи керування викидами чи урухомлення транспортного засобу, в тому числі будь-яких елементів програмного чи іншого логічного контролю таких систем, наслідком якої — передбаченим або ні — є погіршення екологічної ефективності транспортного засобу.

Комісія може адаптувати означення пункту 7 першого підпараграфа з метою відображення технічного прогресу в системах ОВД. Такий інструмент, призначений для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту, необхідно ухвалювати відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, як вказано у статті 13(2).

Стаття 4

Обов'язки виробників

1. Виробники повинні продемонструвати, що всі нові транспортні засоби, реалізовані, зареєстровані чи введені в експлуатацію на території Співтовариства, усі нові двигуни, продані чи введені в експлуатацію на території Співтовариства, та всі нові змінні засоби контролю забруднення, що потребують затвердження типу відповідно до статей 8 і 9, продані чи введені в експлуатацію на території

Співтовариства, затверджені за типом згідно з цим Регламентом та його імплементаційними інструментами.

2. Виробники повинні забезпечити дотримання процедур затвердження типу для верифікації відповідності виробництва, довговічності засобів контролю забруднення та експлуатаційної відповідності.

Вжиті виробником технічні заходи повинні бути такими, щоб гарантувати дієве обмеження викидів з випускної труби, як передбачено цим Регламентом та його імплементаційними інструментами, впродовж штатного строку служби транспортних засобів за нормальних умов експлуатації.

З цією метою пробіг і період часу, виходячи з яких має бути проведено випробування на довговічність засобів контролю забруднення, передбачені для затвердження типу і випробування відповідності транспортних засобів або двигунів, що перебувають в експлуатації, повинні бути такими:

- (a) 160 000 км або п'ять років, залежно від того, що настане раніше, для двигунів, встановлених на транспортні засоби категорії M_1 , N_1 і M_2 ;
- (b) 300 000 км або шість років, залежно від того, що настане раніше, для двигунів, встановлених на транспортні засоби категорії N_2 , N_3 з максимальною технічно допустимою масою не більше 16 тонн та M_3 клас I, клас II, клас A та клас B з максимальною технічно допустимою масою не більше 7,5 тонн;
- (c) 700 000 км або сім років, залежно від того, що настане раніше, для двигунів, встановлених на транспортні засоби категорії N_3 з максимальною технічно допустимою масою понад 16 тонн та M_3 клас III та клас B з максимальною технічно допустимою масою понад 7,5 тонн.

3. Комісія повинна встановити конкретні процедури та вимоги до імплементації параграфів 1 та 2 цієї статті. Такі інструменти, розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту шляхом його доповнення, ухвалюють відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, про яку йдеться у статті 13(2).

Стаття 5

Вимоги та випробування

1. Виробники повинні забезпечити дотримання значень гранично допустимих викидів, визначених у додатку I.

2. Виробники повинні обладнувати транспортні засоби та двигуни так, щоб компоненти, які ймовірно впливають на рівень викидів, було спроектовано, сконструйовано і зібрано таким чином, щоб за нормальних умов експлуатації транспортний засіб або двигун відповідав цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам.

3. Заборонено використання стратегій нейтралізації, які знижують ефективність обладнання для контролю викидів.

4. Комісія повинна ухвалити інструменти для імплементації положень цієї статті, у тому числі інструменти, що стосуються такого:

- (a) викидів із випускної труби, у тому числі випробувальних циклів, використання портативних систем вимірювання викидів для перевірки фактичних викидів у процесі експлуатації, верифікації та обмеження викидів під час простою, встановлення гранично допустимих значень за рахунковою концентрацією частинок при збереженні чинних амбітних екологічних вимог, та викидів на холостому ходу;
- (b) викидів картера;
- (c) систем OBD та експлуатаційної ефективності засобів контролю забруднення;

- (d) довговічності засобів контролю забруднення, змінних засобів контролю забруднення, відповідності двигунів і транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, відповідності виробництва та придатності до експлуатації;
- (e) викидів CO₂ та споживання палива;
- (f) подовження дії затверджень типу;
- (g) випробувального обладнання;
- (h) еталонного палива, такого як бензин, дизель, газоподібне паливо, а також біопалива, такого як біоетанол, біодизель та біогаз;
- (i) вимірювання потужності двигуна;
- (j) правильного функціонування та регенерації засобів контролю забруднення;
- (k) конкретних положень, покликаних забезпечити коректну роботу засобів контролю NO_x; такі положення повинні гарантувати, що транспортний засіб не експлуатуватимуть, якщо засоби контролю NO_x нефункціональні внаслідок, приміром, відсутності потрібного реагента, неправильної рециркуляції відпрацьованих газів (EGR) або деактивації EGR.

Такі інструменти, розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту, між іншим, шляхом його доповнення, повинні ухвалюватися відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної у статті 13(2).

▼ МЗ

Стаття 5a

Особливі вимоги до виробників щодо екологічних характеристик транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ та O₄

1. Виробники повинні забезпечити, щоб продаж, реєстрація чи введення в експлуатацію нових транспортних засобів категорій O₃ та O₄ здійснювалися відповідно до таких вимог:

- (a) вплив таких транспортних засобів на викиди CO₂, споживання палива, споживання електроенергії та запас ходу з нульовим викидом для моторних транспортних засобів визначають згідно з методологією, вказаною в пункті (a) статті 5c;
- (b) їх обладнано бортовими засобами моніторингу і реєстрації навантаження відповідно до вимог, зазначених у пункті (b) статті 5c.

2. Виробники повинні забезпечити, щоб нові транспортні засоби категорій M₂, M₃, N₂ та N₃, реалізовані, зареєстровані чи введені в експлуатацію, було обладнано бортовими засобами моніторингу і реєстрації споживання палива та/або енергії, навантаження та пробігу відповідно до вимог, зазначених у пункті (b) статті 5c.

Вони також забезпечують, щоб запас ходу з нульовим викидом та споживання електроенергії для таких транспортних засобів було визначено згідно з методологією, вказаною в пункті (c) статті 5c.

Стаття 5b

Особливі вимоги до держав-членів щодо екологічних характеристик транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ та O₄

1. Національні органи згідно з імплементаційними інструментами, вказаними в статті 5c, повинні відмовити у наданні затвердження типу ЄС або національного затвердження типу для нових типів транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ та O₄, які не відповідають вимогам, визначеним у таких імплементаційних інструментах.

2. Національні органи згідно з імплементаційними інструментами, вказаними в статті 5с, повинні заборонити продаж, реєстрацію чи введення в експлуатацію нових транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ та O₄, які не відповідають вимогам, визначеним у таких імплементаційних інструментах.

Стаття 5с

Інструменти визначення певних аспектів екологічних характеристик транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ та O₄

До 31 грудня 2021 року Комісія шляхом імплементаційних актів повинна ухвалити такі інструменти:

- (а) методологію оцінювання експлуатаційної ефективності транспортних засобів категорій O₃ та O₄ стосовно їхнього впливу на викиди CO₂, споживання палива, споживання електроенергії та запас ходу з нульовим викидом для моторних транспортних засобів;
- (б) технічні вимоги до встановлення бортових засобів моніторингу та реєстрації споживання палива та/або енергії та кілометражу моторних транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂ і N₃, а також засобів визначення і реєстрації корисного навантаження чи загальної маси транспортних засобів, що відповідають характеристикам, встановленим у пункті (а), (б), (с) або (d) першого підпараграфу статті 2(1) Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2019/1242 (¹) та їхніх сполучень з транспортними засобами категорій O₃ і O₄, у тому числі щодо передачі даних між транспортними засобами, що є частинами таких сполучень, за потреби;
- (с) методологію визначення запасу ходу з нульовим викидом та споживання електроенергії для нових транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂ та N₃.

Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною у статті 13а.



Стаття 6

Доступ до інформації

1. Виробники надають незалежним операторам необмежений і стандартизований доступ до інформації систем OBD транспортних засобів, діагностичного та іншого обладнання, у тому числі відповідне ПЗ та інформацію про ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів.

Виробники забезпечують функціонування стандартизованих, захищених та дистанційних засобів для надання незалежним ремонтниками змоги виконувати операції, які передбачають доступ до систем безпеки транспортних засобів.

У разі багатоетапного затвердження типу відповідальний за таке затвердження виробник також несе відповідальність за надання інформації про ремонт стосовно певного етапу як кінцевому виробнику, так і незалежним операторам. Кінцевий виробник відповідальний за надання інформації про увесь транспортний засіб незалежним операторам.

Статті 6 і 7 Регламенту (ЄС) № 715/2007 застосовуються *mutatis mutandis*.

До ухвалення відповідного стандарту, наприклад через роботу CEN, інформація OBD та інформація про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу повинна надаватися у легкодоступній формі та у недискримінаційний спосіб.

Така інформація повинна бути доступна на вебсторінках виробників або, якщо це не є доцільним з огляду на природу такої інформації, в іншому придатному форматі.

2. Комісія повинна встановити та оновлювати, для імплементації параграфу 1, відповідні технічні специфікації стосовно способу, у який повинна надаватися інформація про OBD, ремонт та технічне обслуговування транспортних засобів. Комісія повинна враховувати поточний стан інформаційних

технологій, прогнозований розвиток технологій виробництва транспортних засобів, наявні стандарти ISO та можливість ухвалення всесвітнього стандарту ISO.

Комісія може ухвалювати інші інструменти, необхідні для виконання положень параграфа 1.

Такі інструменти, розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту, між іншим, шляхом його доповнення, повинні ухвалюватися відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної у статті 13(2).

Стаття 7

Зобов'язання стосовно систем, що використовують витратний реагент

1. Виробники, ремонтники та оператори транспортних засобів не повинні порушувати цілісність систем, що використовують витратний реагент.
2. Оператори транспортних засобів повинні забезпечити, щоб транспортними засобами не керували без витратного реагента.

Стаття 8

Розклад застосування затвердження типу транспортних засобів і двигунів

1. З 31 грудня 2012 року, національні органи на підставах, пов'язаних із рівнем викидів, повинні відмовити у наданні затвердження типу ЄС чи національного затвердження типу щодо нових типів транспортних засобів або двигунів, які не відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам.

Технічні сертифікати затвердження типу, які відповідають ступеням рівня викидів до Євро-VI, можуть бути надані транспортним засобам та двигунам, призначеним для експорту в треті країни за умови, що в таких сертифікатах чітко зазначено, що такі транспортні засоби та двигуни не можуть бути введені в обіг на ринку Співтовариства.

2. З 31 грудня 2013 року у разі, якщо нові транспортні засоби не відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам, національні органи повинні вважати сертифікати відповідності недійсними для цілей статті 26 Директиви 2007/46/ЄС і заборонити реєстрацію, продаж та введення в експлуатацію таких транспортних засобів на підставах, пов'язаних із рівнем викидів.

З цієї ж дати і за винятком замінних двигунів для транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, національні органи повинні заборонити продаж або використання нових двигунів, які не відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам.

3. Без обмеження дії параграфів 1 і 2 цієї статті та за умови набуття чинності імплементаційними інструментами, зазначеними в статті 4(3), статті 5(4) та першому підпараграфі статті 6(2), якщо цього вимагає виробник, то національні органи не можуть на підставах, пов'язаних із рівнем викидів, відмовити у наданні затвердження типу ЄС для нового типу транспортного засобу чи двигуна або заборонити реєстрацію, продаж чи введення в експлуатацію нового транспортного засобу та продаж чи використання нових двигунів, якщо транспортний засіб чи двигуни, про які йде мова, відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам.

Стаття 9

Обов'язки держав-членів стосовно затвердження типу запасних частин

Продаж і встановлення нових змінних засобів контролю забруднення, призначених для встановлення на транспортні засоби, затвержені за цим Регламентом і його імплементаційними інструментами, заборонено, якщо вони не належать до типу, затвердження якого було надано відповідно до цього Регламенту та його імплементаційних інструментів.

Стаття 10

Фінансові стимули

1. За умови набуття чинності імплементаційними інструментами до цього Регламенту держави-члени можуть передбачити фінансові стимули, застосовувані до моторних транспортних засобів у серійному виробництві, які відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам.

Такі стимули також застосовують до усіх нових транспортних засобів, введених на ринок відповідної держави-члена, які відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам. Проте, їх потрібно припинити застосовувати щонайпізніше 31 грудня 2013 року.

2. За умови набуття чинності імплементаційними інструментами до цього Регламенту держави-члени можуть надавати фінансові стимули для модернізації транспортних засобів у використанні з метою приведення значень гранично допустимих викидів у відповідність до додатка I та для утилізації транспортних засобів, які не відповідають цьому Регламенту та його імплементаційним інструментам.

3. Для кожного типу моторних транспортних засобів фінансові стимули, зазначені в параграфах 1 і 2, не повинні перевищувати додаткової вартості технічних засобів, застосованих для забезпечення відповідності значенням гранично допустимих викидів, визначеним у додатку I, у тому числі вартості їх встановлення на транспортний засіб.

4. Комісію повинно бути поінформовано про плани запровадити або змінити фінансові стимули, згадані в параграфах 1 і 2.

Стаття 11

Санкції

1. Держави-члени встановлюють положення щодо санкцій, застосованих у разі порушення положень цього Регламенту та його імплементаційних інструментів, та вживають усіх необхідних заходів для забезпечення їх виконання. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними. Держави-члени повинні нотифікувати Комісію про такі положення до 7 лютого 2011 року та невідкладно повідомляти її про будь-які подальші зміни, що впливають на них.

2. Типи вчинених виробниками порушень, що підпадають під санкції, включають:

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

Типи порушень, вчинених виробниками, ремонтниками та операторами транспортних засобів, які підпадають під санкції, повинні включати втручання у системи, які контролюють викиди NO_x. Наприклад, вони повинні включати втручання у системи, що використовують витратний реагент.

Типи вчинених операторами транспортних засобів порушень, які підпадають під санкції, повинні включати керування транспортним засобом без витратного реагента.

Стаття 12

Перегляд специфікацій

1. Після завершення відповідних частин Програми вимірювання викидів твердих частинок (PMP) СЕК ООН, що проводиться під егідою Всесвітнього форуму для гармонізації правил щодо транспортних засобів, Комісія повинна, без зниження поточного рівня охорони довкілля на території Співтовариства:

- (а) як додатковий засіб контролю викидів твердих частинок запровадити гранично допустимі значення на основі рахункової концентрації частинок на рівні, що відповідає технологіям, фактично застосовуваним на той час для забезпечення відповідності гранично допустимим значенням на основі маси частинок;
- (б) ухвалити процедуру вимірювання рахункової концентрації частинок.

Комісія також повинна, без зниження рівня охорони довкілля на території Співтовариства, визначити гранично допустиме значення для викидів NO₂ додатково до значення сукупних викидів NO_x у відповідних випадках. Гранично допустиме значення викидів NO₂ повинно бути встановлено на рівні, що відображає ефективність наявних на той час технологій.

Такі інструменти, розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту, між іншим, шляхом його доповнення, повинні ухвалюватися відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної у статті 13(2).

2. Комісія встановлює коефіцієнти кореляції між Європейським транзйентним циклом (ETC) та Європейським стаціонарним циклом (ESC), як описано в Директиві 2005/55/ЄС, та Світовим гармонізованим циклом на транзйентних режимах (WHTC) і Світовим гармонізованим стаціонарним циклом (WHSC), та повинна адаптувати граничні значення з цією метою. Такі інструменти, розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту, між іншим, шляхом його доповнення, повинні ухвалюватися відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної у статті 13(2).

3. Комісія здійснює перегляд процедур, випробувань і вимог, вказаних у статті 5(4), а також випробувальних циклів, застосовуваних для вимірювання викидів.

Якщо в результаті такого перегляду встановлено, що такі процедури, випробування, вимоги та випробувальні цикли уже не адекватні й не відображають реальних викидів, їх може бути адаптовано для належного відображення викидів, що виникають під час реального дорожнього руху. Такі інструменти, розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цього Регламенту, між іншим, шляхом його доповнення, повинні ухвалюватися відповідно до регуляторної процедури з ретельним вивченням, зазначеної у статті 13(2).

4. Комісія здійснює перегляд забрудників, перелічених у пункті 2 статті 3. Якщо Комісія доходить висновку, що доцільно регулювати рівень викидів інших забрудників, вона подає до Європейського Парламенту і Ради пропозицію щодо внесення змін до цього Регламенту.

Стаття 13

Процедура комітету

- 1. Комісії допомагає Технічний комітет з моторних транспортних засобів (TCMV), заснований відповідно до статті 40(1) Директиви 2007/46/ЄС.
- 2. У разі покликання на цей параграф застосовують статтю 5а (1)–(4) та статтю 7 Рішення 1999/468/ЄС з урахуванням положень його статті 8.

▼M3

Стаття 13а

Процедура комітету

- 1. Комісії надає допомогу Технічний комітет з моторних транспортних засобів, утворений згідно з Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2018/858 (²). Цей комітет є комітетом у розумінні Регламенту (ЄС) № 182/2011.
- 2. У разі покликання на цей параграф, застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

3. Якщо Комітет не надає жодного висновку, Комісія не ухвалює проект імплементаційного акта, і застосовують третій підпараграф статті 5(4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

▼В

Стаття 14

Імплементація

Комісія повинна ухвалити імплементаційні інструменти, вказані в статті 4(3), статті 5(4), статті 6(2) та статті 12(1)(а) і (b), до 1 квітня 2010 року.

Стаття 15

Зміни до Регламенту (ЄС) № 715/2007

Внести до Регламенту (ЄС) № 715/2007 такі зміни:

1. До статті 5(3) внести такі зміни:
 - (i) слово «та» після пункту (h) вилучити;
 - (ii) текст доповнити пунктом такого змісту:
«(j) вимірювання потужності двигуна.»;
2. статтю 14(6) вилучити.

Стаття 16

Зміни до Директиви 2007/46/ЄС

До додатків IV, VI та XI Директиви 2007/46/ЄС внести зміни згідно з додатком II до цього Регламенту.

Стаття 17

Скасування

1. Директиви 80/1269/ЄЕС, 2005/55/ЄС та 2005/78/ЄС скасовано з 31 грудня 2013 року.
2. Покликання на скасовані директиви необхідно тлумачити як покликання на цей Регламент.

Стаття 18

Набуття чинності

Цей Регламент набуває чинності на 20-й день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

►С1 Його застосовують з 31 грудня 2012 року. ◀ Однак статті 8(3) і 10 застосовують з 7 серпня 2009 року, а пункти 1(а)(і), 1(б)(і), 2(а), 3(а)(і), 3(б)(і), 3(с)(і), 3(д)(і) та 3(е)(і) додатка II застосовують з 31 грудня 2013 року.

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

▼M2

- (iii) додати примітку такого змісту:
- «⁽¹²⁾ Для транспортних засобів із контрольною масою понад 2 610 кг, які не отримали затвердження типу (на вимогу виробника та за умови, що їхня контрольна маса не перевищує 2 840 кг) за Регламентом (ЄС) №715/2007.»;
- (a) у доповненні внести до таблиці такі зміни:
 - (i) пункти 40 і 41 вилучити;
 - (ii) текст доповнити таким пунктом:

	Предмет	Покликання на регуляторний акт	Покликання на Офіційний вісник	M₁
«41a	Викиди (Євро-VI) від вантажних транспортних засобів, за винятком повного комплекту вимог, пов'язаних із бортовою діагностикою (OBD) та доступом до інформації / доступ до інформації	Регламент (ЄС) № 595/2009	ОВ L 188, 18.07.2009, с. 1	А»

- 2. у доповненні до додатка VI внести до таблиці такі зміни:
 - (a) пункти 40 і 41 вилучити;
 - (b) текст доповнити таким пунктом:

Предмет	Покликання на регуляторний акт	Зі змінами, внесеними:	Застосовно до версій
«41a Викиди (Євро-VI) від вантажних транспортних засобів / доступ до інформації	Регламент (ЄС) № 595/2009»		

- 3. до додатка XI внести такі зміни:
 - (a) у доповненні 1 внести до таблиці такі зміни:
 - (i) пункти 40 і 41 вилучити;
 - (ii) текст доповнити таким пунктом:

Позиція	Предмет	Покликання на регуляторний акт	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) кг	$M_1 > 2\,500$ (¹) кг	M_2	M_3
«41a	Викиди (Євро-VI) від вантажних транспортних засобів / доступ до інформації	Регламент (ЄС) № 595/2009	G + H	G + H	G	G + H» + H

(b) у доповненні 2 внести до таблиці такі зміни:

(i) пункти 40 і 41 вилучити;

(ii) текст доповнити таким пунктом:

Позиція	Предмет	Покликання на регуляторний акт	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«41a	Викиди (Євро-VI) від вантажних транспортних засобів / доступ до інформації	Регламент (ЄС) № 595/2009	X	X	X	X	X	X»				

(c) у доповненні 3 внести до таблиці такі зміни:

(i) пункти 40 і 41 вилучити;

(ii) текст доповнити таким пунктом:

Позиція	Предмет	Покликання на регуляторний акт	M_1
«41a	Викиди (Євро-VI) від вантажних транспортних засобів / доступ до інформації	Регламент (ЄС) № 595/2009	X»

(d) у доповненні 4 внести до таблиці такі зміни:

(i) пункти 40 і 41 вилучити;

(ii) текст доповнити таким пунктом:

Позиція	Предмет	Покликання на регуляторний акт	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«41a	Викиди (Євро-VI) від вантажних транспортних засобів / доступ до інформації	Регламент (ЄС) № 595/2009	H	H	H	H	H»				

(e) у доповненні 5 внести до таблиці такі зміни:

(i) пункти 40 і 41 вилучити;

(ii) текст доповнити таким пунктом:

Позиція	Предмет	Покликання на регуляторний акт	Автокран категорії N ₃
«41a	Викиди (Євро-VI) від вантажних транспортних засобів / доступ до інформації	Регламент (ЄС) № 595/2009	V»

(¹) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2019/1242 від 20 червня 2019 року про встановлення експлуатаційних стандартів викидів CO₂ для нових вантажних транспортних засобів та про внесення змін до регламентів Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 595/2009 і (ЄС) 2018/956 та до Директиви Ради 96/53/ЄС (ОБ L 198, 25.07.2019, с. 202).

(²) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2018/858 від 30 травня 2018 року про затвердження моторних транспортних засобів та їх причепів, а також систем, компонентів та окремих технічних одиниць, призначених для таких моторних транспортних засобів, та ринковий нагляд щодо них, про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Регламенту (ЄС) № 595/2009, а також про скасування Директиви 2007/46/ЄС (ОБ L 151, 14.06.2018, с. 1).