


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.

01.06.2012

UA

Офіційний вісник Європейського Союзу

L 142/16

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 459/2012

від 29 травня 2012 року

про внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 715/2007 та
Регламенту Комісії (ЄС) № 692/2008 щодо викидів від легкових пасажирських і
комерційних транспортних засобів (Євро 6)

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу,

Беручи до уваги Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 715/2007 від 20 червня 2007 року про затвердження типу моторних транспортних засобів щодо викидів від легкових пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро-5 та Євро-6) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу ⁽¹⁾, і зокрема його статтю 5(3),

Беручи до уваги Директиву Європейського Парламенту і Ради 2007/46/ЄС від 5 вересня 2007 року про рамки для затвердження автомобілів та їх причепів, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова директива) ⁽²⁾, і зокрема її статтю 39(2),

Оскільки:

(1) Регламент (ЄС) № 715/2007 та Регламент Комісії (ЄС) № 692/2008 від 18 липня 2008 року про імплементацію Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 715/2007 про затвердження типу автомобільних транспортних засобів щодо викидів від легкових пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро 5 та Євро 6) та доступ до інформації про ремонт і технічне обслуговування транспортного засобу, та внесення змін до нього ⁽³⁾ встановлюють спільні технічні вимоги до затвердження типу автомобільних транспортних засобів та запасних частин стосовно їхніх викидів, а також встановлюють

РЕГЛАМЕНТ КОМІСІЇ (ЄС) № 459/2012**від 29 травня 2012 року****про внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 715/2007 та Регламенту Комісії (ЄС) № 692/2008 щодо викидів від легкових пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро 6)****(Текст стосується ЄЄП)**

ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу,

Беручи до уваги Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 715/2007 від 20 червня 2007 року про затвердження типу моторних транспортних засобів щодо викидів від легкових пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро-5 та Євро-6) та про доступ до інформації про ремонт та технічне обслуговування транспортного засобу ⁽¹⁾, і зокрема його статтю 5(3),Беручи до уваги Директиву Європейського Парламенту і Ради 2007/46/ЄС від 5 вересня 2007 року про рамки для затвердження автомобілів та їх причепів, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова директива) ⁽²⁾, і зокрема її статтю 39(2),

Оскільки:

- (1) Регламент (ЄС) № 715/2007 та Регламент Комісії (ЄС) № 692/2008 від 18 липня 2008 року про імплементацію Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 715/2007 про затвердження типу автомобільних транспортних засобів щодо викидів від легкових пасажирських і комерційних транспортних засобів (Євро 5 та Євро 6) та доступ до інформації про ремонт і технічне обслуговування транспортного засобу, та внесення змін до нього ⁽³⁾ встановлюють спільні технічні вимоги до затвердження типу автомобільних транспортних засобів та запасних частин стосовно їхніх викидів, а також встановлюють правила щодо експлуатаційної відповідності, довговічності засобів контролю забруднення, систем бортової діагностики (OBD), вимірювання споживання палива та доступу до інформації про ремонт і технічне обслуговування транспортного засобу.
- (2) Відповідно до Регламенту (ЄС) № 715/2007, для транспортних засобів, обладнаних двигуном із примусовим запалюванням, що потребує затвердження за стандартами Євро 6, має бути визначено стандарт рахункової концентрації частинок (РКЧ).
- (3) Тверді частки у викидах транспортних засобів можуть накопичуватися в альвеолах легень людини, що потенційно призводить до респіраторних і серцево-судинних захворювань та зростання смертності. Тому високий рівень захисту від таких частинок відповідає суспільному інтересу.
- (4) Для вимірювання викидів твердих частинок від двигунів із примусовим запалюванням наразі застосовують протокол Програми вимірювання твердих частинок (ПВТЧ), розробленої для дизельних транспортних засобів. Проте, існують докази того, що викиди твердих частинок від двигунів із примусовим запалюванням можуть відрізнятися від викидів дизельних транспортних засобів за спектрами розмірів і хімічним складом. Відповідно, необхідно переглянути спектри розмірів і хімічний склад частинок, а також ефективність поточної технології вимірювань у межах контролю шкідливих викидів твердих частинок. У майбутньому може виникнути потреба у перегляді вказаного протоколу вимірювання для транспортних засобів із примусовим запалюванням.
- (5) Спираючись на сьогоднішній обсяг знань, двигуни загального зразка із розподіленим впорскуванням (PFI), які впорскують паливо у впускні колектори чи отвори, а не безпосередньо у камеру згоряння, мають низький рівень викидів твердих частинок. Відповідно, видається обґрунтованим на поточний час

обмежити регуляторні заходи щодо транспортних засобів, обладнаних двигунами з прямим впорскуванням, не виключаючи подальші дослідження і моніторинг викидів твердих частинок усіх двигунів із примусовим запалюванням, зокрема щодо спектру розмірів і хімічного складу частинок викидів, а також щодо фактичних викидів під час руху; за потреби, Комісія повинна запропонувати подальші регуляторні заходи, враховуючи також частку ринку двигунів з розподіленим впорскуванням.

- (6) Регламентом (ЄС) № 692/2008 встановлено значення гранично допустимих викидів за рахунковою концентрацією частинок на рівні 6×10^{11} #/км для дизельних транспортних засобів, що відповідають стандарту Євро 6. Відповідно до принципу технологічно нейтрального права, відповідне обмеження Євро 6 для транспортних засобів із примусовим запалюванням має бути аналогічним, оскільки немає доказів того, що частки викидів із двигунів з ПЗ є менш токсичними за частки у викидах із дизельних двигунів.
- (7) Очікується, що фільтри твердих частинок палива (GPF) — ефективна технологія додаткового зменшення обсягу твердих частинок у викидах транспортних засобів з примусовим запалюванням — будуть доступні для інтеграції в певні транспортні засоби стандарту Євро 6 за прийнятною ціною. Крім того, схоже на те, що в межах трирічного періоду з дат обов'язкового запровадження норм Євро 6, встановлених у статті 10 Регламенту (ЄС) № 715/2007, в багатьох сферах практичного застосування подібного скорочення викидів твердих частинок може бути досягнуто внутрішніми засобами двигуна істотно нижчим коштом. Будь-який засіб двигуна має бути застосовним в усіх робочих умовах двигуна на забезпечення того, щоб за відсутності додаткових засобів очищення рівні викидів під час керування ТЗ в реальному житті не погіршувалися.
- (8) Аби створити умови для розробки усіх необхідних технологій та надати достатньо часу на їх реалізацію, потрібно запровадити двоетапний підхід, який би на другому етапі передбачав застосування Євро 6 для дизелів граничних меж рахункової концентрації частинок також до транспортних засобів з примусовим запалюванням і прямим впорскуванням.
- (9) Потрібно приділити увагу викидам твердих частинок із транспортних засобів з примусовим запалюванням у реальних умовах керування та розробці відповідних процедур випробування. Комісія повинна розробити і запровадити відповідні процедури вимірювання не пізніше, ніж через три роки після набуття чинності Євро 6.
- (10) Комісія повинна здійснювати перегляд впливу заходів зі скорочення рахункової концентрації частинок на обсяг викидів CO₂ від транспортних засобів із примусовим запалюванням.
- (11) Згідно зі статтею 4(7) Регламенту (ЄС) № 692/2008, транспортні засоби, що підпадають під дію цього Регламенту, підлягають затвердженню типу за стандартами викидів Євро 6 лише після впровадження порогових або граничних норм у систему бортової діагностики (OBD). OBD — це важливий інструмент ідентифікації функціональних порушень засобів контролю забруднення.
- (12) У своєму Повідомленні 2008/C 182/08 про застосування і подальший розвиток законодавства Співтовариства щодо викидів від легкових транспортних засобів та доступу до інформації про ремонт і технічне обслуговування (Євро 5 та 6) ⁽⁴⁾, Комісія запропонувала серію порогових значень для OBD, котрі багато в чому відображають порогові значення, застосовувані для більшості легкових транспортних засобів у Сполучених Штатах і Канаді, починаючи з 2013 року, де системи OBD більшості транспортних засобів відповідають законодавчим нормам, встановленим Радою повітряних ресурсів штату Каліфорнія (CARB). Узгодження вимог Євросоюзу з вимогами Сполучених Штатів відповідатиме цілям міжнародної гармонізації та забезпечуватиме високий рівень захисту довкілля.
- (13) Однак, вимоги до OBD, що діють у Сполучених Штатах, є технологічно проблемними для виробників транспортних засобів, які не експортують свою продукцію до Сполучених Штатів. Тому доцільно запровадити трирічний початковий період, впродовж якого діятимуть м'якші вимоги до OBD, що надасть промисловості більше часу на підготовку.
- (14) Кінцеві вимоги Євро 6 до порогових значень OBD для CO, неметанових вуглеводнів (NMHC) та

твердих частинок (ТЧ), передбачені Регламентом (ЄС) № 692/2008, мають бути м'якші за значення, запропоновані у Повідомленні 2008/С 182/08, щоб відображати особливі технічні труднощі в цих сферах. Крім того, цим Регламентом не має бути запроваджено жодного порогового значення ОВД за Євро 6 для рахункової концентрації частинок.

(15) Екологічні потреби, технічна доцільність та співвідношення витрат і вигід більш жорстких порогових обмежень ОВД за Євро 6, застосовних до СО та NMHC, та визначення порогового значення ОВД для рахункової концентрації частинок за Євро 6 потрібно оцінювати на пізнішому етапі. Будь-яка відповідна зміна до регуляторних вимог у цьому зв'язку повинна бути запроваджена лише через певний час, потрібний промисловості на підготовку. З огляду на складність систем ОВД, цей час зазвичай становить від трьох до чотирьох років.

(16) Отже, до Регламентів (ЄС) № 715/2007 та (ЄС) № 692/2008 необхідно внести відповідні зміни.

(17) Передбачені в цьому Регламенті інструменти відповідають висновку Технічного комітету з автомобільних транспортних засобів,

УХВАЛИЛА ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

Стаття 1

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

(1) у статті 3, наприкінці пункту 17, замінити крапку на крапку з комою;

(2) доповнити статтю 3 пунктом 18 такого змісту:

«18. «двигун із прямим впорскуванням» означає двигун, здатний працювати у режимі, коли паливо надходить у впускне повітря після того, як це повітря пройшло крізь впускні клапани.»;

(3) доповнити статтю 10 параграфом 7 такого змісту:

«7. Протягом трьох років від застосовних дат, визначених у параграфах 4 і 5, для затвердження типу, реєстрації, продажу чи введення в експлуатацію нових транспортних засобів, а також на вибір виробника, до транспортних засобів із двигунами з прямим впорскуванням і примусовим запалюванням застосовуватимуть обмеження обсягу викидів за рахунковою концентрацією частинок у 6×10^{12} #/км.»;

(4) До додатка I внести зміни згідно з додатком I до цього Регламенту.

Стаття 2

Внести до Регламенту (ЄС) № 692/2008 такі зміни:

(1) параграф 7 статті 4 вилучити;

(2) До додатків I, XI та XVI внести зміни згідно з додатком II до цього Регламенту.

Стаття 3

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

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

Вчинено у Брюсселі 29 травня 2012 року.

За Комісію

Президент

José Manuel BARROSO

- (¹) ОВ L 171, 29.06.2007, с. 1.
 (²) ОВ L 263, 09.10.2007, с. 1.
 (³) ОВ L 199, 28.07.2008, с. 1.
 (⁴) ОВ С 182, 19.07.2008, с. 17.

ДОДАТОК І

Зміни до Регламенту (ЄС) № 715/2007

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

- (1) текст у другому рядку останньої колонки таблиці 1 (обмеження викидів за Євро 5) замінити на такий:
 «Рахункова концентрація частинок (РКЧ)»
 ;
- (2) Таблицю 2 замінити на таку таблицю:

«Таблиця 2

Обмеження викидів за Євро 6

	Референтна маса (RM) (кг)	Граничні значення						
		Маса монооксиду вуглецю (CO)	Маса вуглеводнів загалом (THC)	Маса неметанових вуглеводнів (NMHC)	Маса оксидів азоту (NO _x)	Загальна маса вуглеводнів і оксидів азоту (THC + NO _x)	Маса твердих частинок (ТЧ) (¹)	Рахункова концентрація частинок (РКЧ)
		L ₁ (мг/км)	L ₂ (мг/км)	L ₃ (мг/км)	L ₄ (мг/км)	L ₂ + L ₄ (мг/км)	L ₅ (мг/км)	L ₆ (#/км)

Категорія	Клас		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI ⁽²⁾ (3)	CI
M	—	Усі	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N ₁	I	$RM \leq 1\,305$	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	II	$1\,305 < RM \leq 1\,760$	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	III	$1\,760 < RM$	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N ₂	—	Усі	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
<p><i>Умовні позначення: PI = примусове запалювання, CI = компресійне запалювання</i></p>																

⁽¹⁾ До транспортних засобів, тип яких затверджено згідно з обмеженнями викидів, зазначеними у цій таблиці для попереднього протоколу вимірювання маси твердих частинок, до 01.09.2011 року, застосовують обмеження маси викидів твердих частинок у 5,0 мг/км.

⁽²⁾ Граничні значення маси та рахункової концентрації частинок у двигунах із примусовим запалюванням застосовують лише до двигунів із прямим впорскуванням.

⁽³⁾ Протягом трьох років з дат, визначених у статті 10(4) і (5) для нових затверджень типів і нових транспортних засобів, відповідно, застосовують гранично допустимі значення рахункової концентрації частинок у викидах у $6,0 \times 10^{12}$ #/км до транспортних засобів із ПЗ і прямим впорскуванням на вибір виробника. Не пізніше цих дат має бути імплементовано метод випробування на затвердження типу, що забезпечуватиме дієве обмеження рахункової концентрації частинок у викидах транспортних засобів у реальних умовах керування.»

ДОДАТОК II

Зміни до Регламенту (ЄС) № 692/2008

Внести до Регламенту (ЄС) № 692/2008 такі зміни:

(1) У доповнення 6 до додатка I внести такі зміни:

(a) друге речення пункту 1 викласти в такій редакції:

«Після цього номера іде один або кілька символів на позначення різних категорій відповідно до таблиці 1.»;

(b) таблицю 1 замінити на таку таблицю:

«Таблиця 1

Символ	Стандарт викидів	Стандарт ОВД	Категорія і клас транспортного засобу	Двигун	Дата імплементації: нові типи	Дата імплементації: нові транспортні засоби	Остання дата реєстрації
A	Євро 5a	Євро 5	M, N ₁ клас I	PI, CI	01.09.2009	01.01.2011	31.12.2012
B	Євро 5a	Євро 5	M ₁ для забезпечення особливих соціальних потреб (за винятком M ₁ G)	CI	01.09.2009	01.01.2012	31.12.2012
C	Євро 5a	Євро 5	M ₁ G для забезпечення конкретних	CI	01.09.2009	01.01.2012	31.08.2012

			соціальних потреб				
D	Євро 5a	Євро 5	N ₁ клас II	PI, CI	01.09.2010	01.01.2012	31.12.2012
E	Євро 5a	Євро 5	N ₁ клас III, N ₂	PI, CI	01.09.2010	01.01.2012	31.12.2012
F	Євро 5b	Євро 5	M, N ₁ клас I	PI, CI	01.09.2011	01.01.2013	31.12.2013
G	Євро 5b	Євро 5	M ₁ для забезпечення особливих соціальних потреб (за винятком M ₁ G)	CI	01.09.2011	01.01.2013	31.12.2013
H	Євро 5b	Євро 5	N ₁ клас II	PI, CI	01.09.2011	01.01.2013	31.12.2013
I	Євро 5b	Євро 5	N ₁ клас III, N ₂	PI, CI	01.09.2011	01.01.2013	31.12.2013
J	Євро 5b	Євро 5+	M, N ₁ клас I	PI, CI	01.09.2011	01.01.2014	31.08.2015
K	Євро 5b	Євро 5+	M ₁ для забезпечення особливих соціальних потреб	CI	01.09.2011	01.01.2014	31.08.2015

			(за винятком M ₁ G)				
L	Євро 5b	Євро 5+	N ₁ клас II	PI, CI	01.09.2011	01.01.2014	31.08.2016
M	Євро 5b	Євро 5+	N ₁ клас III, N ₂	PI, CI	01.09.2011	01.01.2014	31.08.2016
N	Євро 6a	Євро 6-	M, N ₁ клас I	CI			31.12.2012
O	Євро 6a	Євро 6-	N ₁ клас II	CI			31.12.2012
P	Євро 6a	Євро 6-	N ₁ клас III, N ₂	CI			31.12.2012
Q	Євро 6b	Євро 6-	M, N ₁ клас I	CI			31.12.2013
R	Євро 6b	Євро 6-	N ₁ клас II	CI			31.12.2013
S	Євро 6b	Євро 6-	N ₁ клас III, N ₂	CI			31.12.2013
T	Євро 6b	Євро 6- плюс IUPR	M, N ₁ клас I	CI			31.08.2015
U	Євро 6b	Євро 6- плюс IUPR	N ₁ клас II	CI			31.08.2016
V	Євро 6b	Євро 6- плюс IUPR	N ₁ клас III, N ₂	CI			31.08.2016
W	Євро 6b	Євро 6-1	M, N ₁ клас I	PI, CI	01.09.2014	01.09.2015	31.08.2018

X	Євро 6b	Євро 6-1	N ₁ клас II	PI, CI	01.09.2015	01.09.2016	31.08.2019
Y	Євро 6b	Євро 6-1	N ₁ клас III, N ₂	PI, CI	01.09.2015	01.09.2016	31.08.2019
ZA	Євро 6c	Євро 6-2	M, N ₁ клас I	PI, CI	01.09.2017	01.09.2018	
ZB	Євро 6c	Євро 6-2	N ₁ клас II	PI, CI	01.09.2018	01.09.2019	
ZC	Євро 6c	Євро 6-2	N ₁ клас III, N ₂	PI, CI	01.09.2018	01.09.2019	
ZX	н/д	н/д	Усі транспортні засоби	Повністю електричні, акумуляторні	01.09.2009	01.01.2011	
ZY	н/д	н/д	Усі транспортні засоби	Повністю електричні, на паливних елементах	01.09.2009	01.01.2011	
ZZ	н/д	н/д	Усі транспортні засоби, сертифіковані відповідно до пункту 2.1.1 додатка I	PI, CI	01.09.2009	01.01.2011	

Стандарт викидів «Євро 5a» = не включає переглянута процедуру вимірювання для твердих частинок, стандарт рахункової концентрації частинок і низькотемпературне випробування на викиди для біопалива з гнучкопаливних транспортних засобів;

Стандарт викидів «Євро 5b» = повний обсяг вимог до викидів «Євро 5», включно з переглянutoю процедурою вимірювання для твердих частинок, стандартом рахункової концентрації частинок для ТЗ з компресійним запалюванням (CI) і низькотемпературним випробуванням на викиди для біопалива з гнучкопаливних транспортних засобів;

Стандарт викидів «Євро 6a» = не включає переглянutoю процедуру вимірювання для твердих частинок, стандарт рахункової концентрації частинок і низькотемпературне випробування на викиди для біопалива з гнучкопаливних транспортних засобів;

Стандарт викидів «Євро 6b» = вимоги до викидів «Євро 6», які включають переглянutoю процедуру вимірювання для твердих частинок, стандарти рахункової концентрації частинок (попередні значення для ТЗ з примусовим запалюванням) і низькотемпературне тестування на викиди для біопалива з гнучкопаливних транспортних засобів;

Стандарт викидів «Євро 6c» = повний обсяг вимог до викидів «Євро 6», тобто стандарт викидів «Євро 6b» з остаточними стандартами рахункової концентрації частинок для ТЗ з примусовим запалюванням;

Стандарт OBD «Євро 5» = базові вимоги до OBD «Євро 5» за винятком коефіцієнта експлуатаційної продуктивності (IUPR), моніторингу NO_x для бензинових транспортних засобів та посиленних порогових значень ТЧ для дизельних двигунів;

Стандарт OBD «Євро 5+» = включає пом'якшений коефіцієнт експлуатаційної продуктивності (IUPR), моніторинг NO_x для бензинових транспортних засобів та посилені порогові значення ТЧ для дизельних двигунів;

Стандарт OBD «Євро 6-» = пом'якшені порогові значення OBD;

Стандарт OBD «Євро 6- плюс IUPR» = включає пом'якшені порогові значення OBD та пом'якшений коефіцієнт експлуатаційної продуктивності (IUPR);

Стандарт OBD «Євро 6-1» = повний обсяг вимог до OBD «Євро 6», але з попередніми пороговими значеннями OBD, визначеними в пункті 2.3.4 додатка XI та частково пом'якшеним IUPR;

Стандарт OBD «Євро 6-2» = повний обсяг вимог до OBD «Євро 6», але з остаточними пороговими значеннями OBD, визначеними в пункті 2.3.3 додатка XI.»

(2) Додаток XI викласти в такій редакції:

(а) додати пункти 2.3.3 і 2.3.4 такого змісту:

«2.3.3.Порогові значення OBD для транспортних засобів, тип яких затверджено відповідно до обмежень викидів стандарту Євро 6, визначених

у таблиці 2 додатка I до Регламенту (ЄС) № 715/2007, через три і більше років з дат, вказаних у статті 10(4) і 10(5) цього Регламенту, наведені у таблиці нижче:

Остаточні порогові значення OBD «Євро 6»

		Референтна маса (RM) (кг)	Маса монооксиду вуглецю		Маса неметанових вуглеводнів		Маса оксидів азоту		Маса твердих частинок		Рахункова концентрація частинок	
			(CO) (мг/км)	(NMHC) (мг/км)	(NO _x) (мг/км)	(ТЧ) (мг/км)	(РКЧ) (#/км)					
Категорія	Клас		PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
M	—	Усі	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁ (³)	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Усі	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
<p><i>Умовні позначення: PI = примусове запалювання, CI = компресійне запалювання.</i></p>												

Пояснювальна примітка:

Вказані у цій таблиці порогові значення OBD підлягають перегляду, що його має виконати Комісія до 1 вересня 2014 року. Якщо ці порогові значення не видаються технічно виправданими, самі ці значення або дата початку їх обов'язкового застосування мають бути змінені відповідним чином, враховуючи наслідки інших нових вимог і випробувань, що їх буде запроваджено для транспортних засобів стандарту Євро 6. Там, де результати такого перегляду демонструють не лише екологічну потребу, а й технічну доцільність і чисту грошову вигоду, необхідно ухвалити жорсткіші значення та запровадити порогові обмеження OBD для рахункової концентрації частинок або, якщо застосовно, інших забрудників, що підпадають під регулювання. При цьому промисловості має бути надано достатній запас на для впровадження відповідних технічних розробок.

2.3.4. Протягом трьох років від дат, визначених у статті 10(4) і (5) Регламенту (ЄС) № 715/2007 для нових затверджень типів і нових транспортних засобів, відповідно, до транспортних засобів, тип яких затверджено відповідно до обмежень викидів стандарту Євро 6, визначених у таблиці 2 додатка I до Регламенту (ЄС) № 715/2007, на вибір виробника застосовують такі порогові значення OBD:

Попередні порогові значення OBD «Євро 6»

		Референтна маса (RM) (кг)	Маса монооксиду вуглецю		Маса неметанових вуглеводнів		Маса оксидів азоту		Маса твердих частинок	
			(CO) (мг/км)	(NMHC) (мг/км)	(NO _x) (мг/км)	(ТЧ) (мг/км)				
Категорія	Клас		PI	CI	PI	CI ⁽²⁾	PI	CI	CI	PI
M	—	Усі	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁ ⁽³⁾	I	$RM \leq 1\,305$	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	$1\,305 < RM \leq 1\,760$	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	$1\,760 < RM$	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

N ₂	—	Усі	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
Умовні позначення: PI = примусове запалювання, CI = компресійне запалювання.»;										

(b) пункт 2.14 викласти в такій редакції:

«2.14. На відміну від пункту 3.3.5 додатка 11 до Регламенту ЄЕК ООН № 83, необхідно відстежувати випадки повної відмови або демонтажу перелічених нижче пристроїв, якщо останній призвів до перевищення застосовних обмежень викидів:

- з 1 вересня 2011 року, сажовловлювач, встановлений на двигун із компресійним запалюванням як окремий вузол або інтегрований у комбінований пристрій для контролю викидів,
- для транспортних засобів, сертифікованих за пороговими значеннями OBD, вказаними в одній із таблиць у пункті 2.3.3 або 2.3.4 — система додаткової нейтралізації NO_x, встановлена на двигун із компресійним запалюванням як окремий вузол або інтегрована в комбінований пристрій для контролю викидів,
- для транспортних засобів, сертифікованих за пороговими значеннями OBD, вказаними в одній із таблиць у пункті 2.3.3 або 2.3.4 — дизельний каталізатор окислення (DOC), встановлений на двигун із компресійним запалюванням як окремий вузол або інтегрований в комбінований пристрій для контролю викидів.

Пристрої, зазначені у першому параграфі, також підлягають відстеженню на предмет будь-якої відмови, яка призводить до перевищення застосовних порогових значень OBD.»;

(c) пункт 3.1.5 доповнення 1 доповнити реченням такого змісту:

«Для нових затверджень типу та нових транспортних засобів моніторинг, передбачений пунктом 2.9 цього додатка, повинен мати коефіцієнт експлуатаційної продуктивності (IUPR) не нижче 0,1 впродовж трьох років з дат, визначених у статті 10(4) і (5) Регламенту (ЄС) № 715/2007, відповідно.»;

(3) у додатку XVI пункт 6.2 викласти в такій редакції:

«6.2. Виробник має продемонструвати, що використання сенсорів, зазначених у пункті 6.1, та будь-яких інших сенсорів на транспортному засобі призводить до активації системи попередження водія, як зазначено в пункті 3, появи відповідного попереджувального повідомлення (напр.

«високий рівень викидів — перевірте карбамід», «високий рівень викидів — перевірте AdBlue», «високий рівень викидів — перевірте реагент») та системи спонукання водія до дій, як зазначено в пункті 8.3, у разі виникнення ситуацій, згаданих у пунктах 4.2, 5.4 чи 5.5.

Для цілей цього пункту вважатимемо, що такі ситуації виникають:

- у випадку транспортних засобів, схвалених за граничними обсягами викидів Євро 5, вказаними в таблиці 1 додатка I до Регламенту (ЄС) № 715/2007 — якщо перевищено застосовний граничний обсяг викидів NO_x із зазначеної таблиці, помножений на коефіцієнт 1,5;
- у випадку транспортних засобів, схвалених за граничними обсягами викидів Євро 6, вказаними в таблиці 2 додатка I до Регламенту (ЄС) № 715/2007 — якщо перевищено застосовне порогове значення викидів NO_x для OBD з таблиць, наведених у пунктах 2.3.2, 2.3.3 або 2.3.4 додатка XI.

Значення викидів NO_x , отримані під час випробувань на відповідність цим вимогам, не можуть перевищувати значення, вказані у другому параграфі, більше ніж на 20 %.»
