



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 21.12.2007
KOM(2007) 851 galutinis

2007/0295 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų
transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (EURO VI) ir dėl galimybės naudotis
transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija**

(pateikta Komisijos)

{SEC(2007)1718}
{SEC(2007)1720}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1) PASIŪLYMO APLINKYBĖS

Pasiūlymo pagrindas ir tikslai

Pasiūlymo tikslas – nustatyti suderintas motorinių transporto priemonių konstrukcijos taisykles siekiant užtikrinti vidaus rinkos veikimą ir kartu pasirūpinti aukšto lygio aplinkos apsauga nuo į atmosferą išmetamų teršalų.

Kad tinkamai veiktų bendroji Europos Sąjungos rinka, būtini bendri teršalų išmetimo į atmosferą iš motorinių transporto priemonių ribojimo standartai. Veikiant Bendrijos lygmeniu užkertamas kelias valstybėse narėse produktams taikyti skirtingus standartus, nes dėl to atsirastų vidaus rinkos susiskaidymas ir kiltų nereikalingų kliūčių Bendrijos vidaus prekybai.

Valstybės narės ir jų piliečiai yra susirūpinę oro taršos keliamais pavojais žmonių sveikatai ir aplinkai. Nors pastarąjį dešimtmetį oro kokybė pagerėjo, visoje Europos Sąjungoje tebėra didelių oro kokybės problemų, ypač miesto vietovėse ir tankiai gyvenamuose regionuose.

Bendrosios aplinkybės

Euro IV išmetamų teršalų ribinės vertės sunkvežimiams ir autobusams taikomos nuo 2006 m. lapkričio 9 d., o Euro V išmetamų teršalų ribinės vertės abejais atvejais bus taikomos nuo 2008 m. spalio 1 d. naujiems tipo patvirtinimams¹.

Jeigu nebūtų keičiama sunkiųjų motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo politika, kiltų didelis pavojus, kad vidaus rinkos veikimas bus sutrikdytas vienašaliais veiksmais, kurių imtųsi valstybės narės. Prasta oro kokybė taip pat išliktų Europos Sąjungos problema, o atmosferos tarša toliau kenktų žmonių sveikatai.

Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos

Šiuo metu sunkiųjų transporto priemonių ir variklių išmetamiesiems teršalams keliami reikalavimai reglamentuojami Direktyva 2005/55/EB¹, įgyvendinta Direktyva 2005/78/EB².

Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

Šis pasiūlymas buvo parengtas pagal „Švaraus oro Europoje“ (CAFE) programą, kuri suteikė techninį pagrindą Teminei oro taršos strategijai³ parengti. CAFE įvertino išmetamųjų teršalų

¹ 2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/55/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis mažinant transporto priemonėse naudojamų uždegimo suspaudimu variklių išmetamuosius dujinius bei kietųjų dalelių teršalus ir transporto priemonėse naudojamų priverstinio uždegimo variklių, degalams naudojančių gamtines dujas ir suskystintas naftos dujas, išmetamuosius dujinius teršalus, suderinimo (OL L 275, 2005 10 20, p. 1).

² 2005 m. lapkričio 14 d. Komisijos direktyva 2005/78/EB, įgyvendinanti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2005/55/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis mažinant transporto priemonėse naudojamų uždegimo suspaudimu variklių išmetamuosius dujinius bei kietųjų dalelių teršalus ir transporto priemonėse naudojamų kibirkštinio uždegimo variklių, degalams naudojančių gamtines dujas ir suskystintas naftos dujas, išmetamuosius dujinius teršalus, suderinimo, ir iš dalies keičianti jos I, II, III, IV ir VI priedus (OL L 313, 2005 11 29, p. 1).

³ COM(2005) 446 galutinis, 2005 9 21.

kiekį, dabartinę bei būsimą oro kokybę ir kitų priemonių oro kokybei gerinti sąnaudas bei naudą. Šiuo pagrindu Komisija nustatė priemones, kurių reikia nustatytam oro kokybės lygiui pasiekti. Euro VI yra viena iš daugelio tokių priemonių, kurios svarbios mažinant išmetamą ozono pirmtakų (pvz., azoto oksidų – NO_x ir angliavandenilių – HC) ir kietųjų dalelių kiekį.

Be to, pasiūlymas visiškai atitinka Europos Sąjungos tvarios plėtros strategijos tikslus ir gerokai padeda siekti Lisabonos strategijos tikslų.

2) KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

Tiriamųjų duomenų rinkimas ir pritaikymas

Susijusios mokslo ir (arba) tiriamųjų duomenų sritys

Pasiūlymui parengti reikėjo atlikti transporto priemonių technologijų, kurios turi būti taikomos išmetamųjų teršalų kiekiui sumažinti, ir susijusių sąnaudų pagal kiekvieną iš Euro VI išmetamųjų teršalų ribinių verčių laikymosi scenarijų tyrimą.

Taikyti metodai

2004 m. Komisijos tarnybos suinteresuotosioms šalims išsiuntinėjo klausimyną apie naujas Euro VI išmetamųjų teršalų ribines vertes, taikytinas sunkiosioms transporto priemonėms. Klausimyne buvo nagrinėjama keletas naujų ribinių verčių scenarijų ir prašoma duomenų apie technologiją, kurios reikėtų norint laikytis tų verčių, ir susijusias sąnaudas. Nepriklausomų konsultantų ekspertų grupės buvo paprašyta išnagrinėti atsakymus į klausimyną. Tuo buvo siekiama įvertinti ir pagrįsti suinteresuotųjų šalių atsakymus ir pasiekti bendrą susitarimą dėl pagal kiekvieną scenarijų reikalingos technologijos ir sąnaudų. Ši informacija buvo panaudota keleto išmetamųjų teršalų kiekio ribinių verčių poveikiui sumodeliuoti.

Pagrindinės organizacijos ir (arba) ekspertai, su kuriais konsultuotasi

Duomenys buvo surinkti iš keleto automobilių pramonės srities suinteresuotųjų šalių ir juos sugretino konsultantų grupė, vadovaujama TNO iš Nyderlandų.

Gautų ir panaudotų patarimų santrauka

Konsultantų grupė apibendrino suinteresuotųjų šalių pateiktus duomenis apie sąnaudas. Komisija panaudojo grupės ataskaitą kaip įvairių išmetamųjų teršalų ribinių verčių scenarijų analizės įvesties duomenis. Priimtinausios ribinės vertės buvo pasirinktos atsižvelgiant į jų techninį įgyvendinamumą ir ekonomiškumą.

Priemonės, kuriomis visuomenė supažindinama su ekspertų nuomone

Ekspertų grupės ataskaita pateikta Įmonių ir pramonės GD tinklalapyje⁴.

Poveikio vertinimas

Poveikio vertinimas šiuo metu dar rengiamas, o jame svarstomos penkios politinės galimybės:

⁴ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm

- (1) „*Politikos nekeitimo*“ metodas: sunkiosioms transporto priemonėms lieka galioti Euro V (Direktyva 2005/55/EB su pakeitimais) išmetamųjų teršalų ribinės vertės.

Nekeičiant motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo politikos kyla didelis pavojus, kad vidaus rinkos veikimas bus sutrikdytas. Tikėtina, kad, nenustačius griežtesnių išmetamųjų teršalų standartų Europos lygmeniu, valstybės narės pradės priiminėti atitinkamus teisės aktus arba taikyti kitas priemones, pvz., draus tam tikrų tipų transporto priemonėms įvažiuoti į miestus arba steigs mažo išmetamųjų teršalų kiekio zonas.

Prasta oro kokybė išliks Europos Sąjungos problema, o atmosferos tarša toliau kenks žmonių sveikatai. CAFE programa buvo įrodyta, kad nepaisant teršalų išmetimo mažėjimo numatoma, jog oro taršos poveikis sveikatai visoje ES tebebus didelis ir 2020 m.

Todėl ši politikos galimybė nėra perspektyvi.

- (2) *Reglamentavimo Europos lygmeniu metodas*: galiojančių Euro V teisės aktų persvarstymas Europos Sąjungos lygiu nustatant naujas išmetamųjų teršalų ribines vertes Euro VI.

Palyginti su politikos nekeitimo scenarijumi reglamentavimo metodas turės aiškių tinkamo vidaus rinkos veikimo užtikrinimo ir oro kokybės gerinimo privalumų. Taip bus pagerinta visuomenės sveikata ir sumažintos išlaidos sveikatos priežiūrai.

Netiesioginis reglamentavimo metodo poveikis galėtų būti teigiamas ir ES pramonės tarptautinio konkurencingumo prasme, ypač griežto aplinkosaugos reguliavimo rinkose.

Buvo svarstoma, ar pagal šį metodą Euro VI etapą būtų galima įvesti viena pakopa, ar dvejomis, tačiau remiantis didelės daugumos nuomone, išreikšta atsakymuose per viešąsias konsultacijas, buvo nuspręsta Euro VI etapą įvesti viena pakopa.

Taigi, pasiūlyme teikiamas reglamentavimo metodas.

- (3) *Reglamentavimas valstybėse narėse*: valstybės narės rengia savo išmetamųjų teršalų standartus ir (arba) nustato kitas politines priemones (pvz., laikinus važiavimo ribojimus transporto priemonėms, neatitinkančioms aukštesnių standartų).

Toks metodas darytų žalingą poveikį vidaus rinkos veikimui, pavyzdžiui, komercinės paskirties transporto priemonių rinkai ir šiomis transporto priemonėmis vežamų prekių laisvam judėjimui. Todėl šis metodas buvo atmestas.

- (4) *Valstybių narių mokesinės lengvatos*: valstybės narės gali savanoriškai nustatyti mokesčines lengvatas transporto priemonėms, kurios atitinka griežtesnes nei Euro V išmetamųjų teršalų ribines vertes.

Tokių priemonių ilgalaikis tvarumas gali būti ginčytinas. Todėl tokia politika gamintojams gali sudaryti didelį neapibrėžtumą dėl švaresnių transporto priemonių paklausos.

Be to, skirtingi lengvatų režimai kaimyninėse šalyse galėtų turėti nenusipėjamų tarpvalstybinių padarinių transporto priemonių pirkimo struktūros ir poveikio oro taršai atžvilgiu. Todėl tai gali kelti pavojų tolesniam bendros transporto priemonių rinkos egzistavimui.

Taigi, šia galimybe neužtikrinama, kad bus pasiekti politikos tikslai ir ji netgi gali daryti neigiamą poveikį vidaus rinkos veikimui dėl to, kad sumažėtų tikrumas dėl tam tikrų transporto priemonių tipų paklausos.

Todėl šis metodas yra netinkamas.

- (5) *Nereglamentavimo metodas*: saviregulavimas per sutartus automobilių pramonės išsipareigojimus mažinti naujų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį.

Neaišku, ar išsipareigojimai suteikia pakankamą garantiją, jog bus užtikrintas konkretus išmetamųjų teršalų kiekio lygis ar kad bus taikomos tinkamos sankcijos už išsipareigojimų pažeidimą. Be to, neaišku, ar savanoriškas metodas suteiktų papildomos naudos pramonei, vyriausybėms ar visuomenei.

Išmetamųjų teršalų Euro serijos taisyklės plačiai taikomos daugelyje kylančių rinkų. Todėl ES įdiegtos išmetamųjų teršalų reglamentavimo sistemos raida daro didelės įtakos visame pasaulyje. Taigi, perėjimas nuo reglamentavimo metodo prie savanoriškojo sutrikdytų suderinimo pasaulio mastu procesą.

Todėl nereglamentavimo metodas toliau nebus nagrinėjamas.

3) TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

Siūlomų veiksmų santrauka

Pagrindinis šio reglamento aspektas tas, kad juo reikalaujama dar labiau sumažinti transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių (KD) ir azoto oksidų (NO_x) kiekio ribines vertes.

Bus reikalaujama 66% sumažinti iš uždegimo suspaudimu varikliais varomų transporto priemonių išmetamų kietųjų dalelių kiekį. Nors šiai žemesnei išmetamųjų teršalų kiekio ribinei vertei pasiekti nenustatoma konkreti technologija, *de facto* reikėtų įdiegti dyzelinio kuro kietųjų dalelių filtrus (DPF).

Pasirinktą išmetamų kietųjų dalelių ribinę vertę galima pasiekti naudojant atviruosius ir uždaruosius filtrus. Uždarųjų filtrų privalumas yra tas, kad jie sumažina ypač mažų kietųjų dalelių, kurios laikomos pavojingiausiomis sveikatai, kiekį. Siekiant užtikrinti, kad ateityje nebūtų sukurti atvirieji filtrai, kurie atitiktų naują išmetamųjų teršalų kiekio ribinę vertę, tačiau nebūtų tinkami sulaikyti didelio itin smulkių dalelių kiekio, vėliau planuojama įdiegti naują standartą, ribojantį leidžiamų išmesti dalelių kiekį. Šiuo metu kiekio standartą nustatyti netiktų, nes UN/ECE atliekamas tyrimas pagal Kietųjų dalelių matavimo programą (PMP). UN/ECE darbo grupė tebenagrinėja šį klausimą. Kai tik bus gauti PMP programos rezultatai, turėtų būti įgyvendintas kiekio standartas.

Uždegimo suspaudimu varikliais varomų transporto priemonių išmetamą NO_x planuojama sumažinti 80%. Kad būtų laikomasi šios išmetamų teršalų ribinės vertės, turės būti taikomos šiuolaikines technologijas atitinkančios variklio vidaus priemonės (pvz., išmetamųjų dujų recirkuliacija – EGR) ir išmetamųjų teršalų apdorojimo įrenginiai (pvz., selektyvioji katalizinė redukcija – SCR). Pasiūlyme taip pat numatomas priverstinio uždegimo variklių išmetamų teršalų kiekio mažinimas.

Pasiūlyme yra nustatytas reikalavimas, kad informacija apie transporto priemonės diagnostikos sistemą (ODB) ir transporto priemonės remonto bei priežiūros informacija būtų pateikiama interneto tinklalapiuose standartine forma, kurią parengtų suinteresuotųjų šalių techninis komitetas (vadinamasis „OASIS standartas“).

Pasauliniu mastu suderintų reikalavimų nustatymas yra svarbi priemonė mažinant automobilių pramonės išlaidas bandymams, ir ja bus skatinamas Europos variklių ir transporto priemonių gamintojų konkurencingumas. Todėl šiuo pasiūlymu nustatomi UN-ECE 29-oje darbo grupėje (Pasaulio transporto priemonių reglamentų derinimo forumas) parengti reikalavimai, susiję su:

1. Pasaulio mastu suderinto nusistovėjusio režimo (WHSC) ir pereinamojo režimo (WHTC) bandomojo važiavimo ciklų taikymas vertinant išmetamus teršalus.
2. Išmetamų teršalų bandymų ir matavimų metodika.
3. Pasaulio mastu suderintos transporto priemonės diagnostikos (WWH–OBD) sistemos.

Pasiūlyme taip pat nustatomi reikalavimai, taikomi išmetamų teršalų apdorojimo komponentų, kaip antai, katalizatorių ir dyzelino kietųjų dalelių filtrų (DPF) tipo patvirtinimui.

Teisinis pagrindas

Teisinis pasiūlymo pagrindas – Sutarties 95 straipsnis.

Subsidiarumo principas

Subsidiarumo principas taikomas, kadangi pasiūlymas nėra priskiriamas išskirtinei Bendrijos kompetencijos sričiai.

Pasiūlymo tikslų negalima tinkamai pasiekti valstybių narių veiksmais dėl poreikio išvengti kliūčių bendrai rinkai ir dėl oro taršos tarpvalstybinių padarinių.

Atmosferinio modeliavimo rezultatai rodo, kad vienoje valstybėje narėje išmesti teršalai daro įtakos kitoje valstybėje narėje atliekamam taršos matavimui, todėl kad būtų išspręsta oro taršos problema, reikia imtis bendrų veiksmų ES mastu.

Bendrijos veiksmais bus galima geriau pasiekti pasiūlymo tikslus, kadangi bus išvengta priešingu atveju susidarysiančio vidaus rinkos susiskaidymo. Nustatant vienodus motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų lygio standartus pasiūlymu užtikrinama geresnė oro kokybė Europos Sąjungoje ir sprendžiama tarptautinės oro taršos problema.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

Proporcingumo principas

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes jame nenumatyta nieko, kas nėra būtina pasiekti tinkamo vidaus rinkos veikimo, kartu užtikrinant aukšto lygio aplinkos apsaugą, tikslus.

Sąnaudų ir naudos analizė, kuri yra atliekama vertinant pasiūlymo poveikį, rodo, kad pasirinktos išmetamųjų teršalų ribinės vertės teikia naudos visai visuomenei.

Pasirinkta priemonė

Siūloma rinktis reglamentą. Kitos priemonės būtų netinkamos dėl toliau nurodytos priežasties:

- Manoma, kad reglamentas yra tinkama priemonė užtikrinti, kad būtų laikomasi reikalavimų, ir jo nereikia perkelti į valstybių narių nacionalinę teisę.

Pasiūlyme taikomas „atskirų lygių metodas“, taikytas kituose teisės aktuose, pvz., ankstesnėje direktyvoje dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų⁵. Šio metodo esmė – teikti ir priimti teisės aktus dviem skirtingais lygiagrečiais būdais :

- pirma, pagal bendro sprendimo procedūrą („bendro sprendimo pasiūlymas“) Europos Parlamentas ir Taryba nustatys pagrindines nuostatas reglamentu, kuris grindžiamas EB sutarties 95 straipsniu;
- antra, pagrindinių nuostatų įgyvendinimo techninės specifikacijos bus nustatytos Komisijos priimtame reglamente, padedant reguliavimo komitetui („komitologijos procedūros pasiūlymas“).

4) POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Bendrijos biudžetui.

5) PAPILDOMA INFORMACIJA

Modeliavimas, bandomasis etapas ir pereinamasis laikotarpis

Pasiūlyme numatyti bendri pereinamieji laikotarpiai, kad transporto priemonių gamintojams būtų suteikta pakankamai laiko reikalavimams įvykdyti.

⁵ Direktyva 2005/55/EB (OL L 275, 2005 10 20, p. 1), įgyvendinta Direktyva 2005/78/EB (OL L 313, 2005 11 29, p. 1).

Paprastinimas

Pasiūlymas numato teisės aktų supaprastinimą.

Komisijos komunikate Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui „Bendrijos *acquis* atnaujinimas ir supaprastinimas“⁶ kaip prioritetinė Bendrijos teisės aktų supaprastinimo sritis nurodyta motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo sistema. Direktyvos 2005/55/EB, 2005/78/EB ir 2006/51/EB bus panaikintos. Be to, Direktyva 80/1269/EEB⁷ dėl motorinių transporto priemonių variklių galios su pakeitimais taip pat bus panaikinta, o jos techniniai reikalavimai bus įtraukti į šį pasiūlymą.

Pasiūlyme numatoma supaprastinti valdžios institucijų (ES ar nacionalinių) taikomą administracinę tvarką. Pasiūlymas yra įtrauktas į Komisijos testinę *acquis communautaire* atnaujinimo ir paprastinimo programą ir Komisijos teisės aktų leidybos programą, kurios nuoroda 2007/ENTR/009.

Galiojančių teisės aktų panaikinimas

Patvirtinus pasiūlymą bus panaikinti galiojantys teisės aktai. Tai išsamiau aprašyta pasiūlymo 15 straipsnyje.

Europos ekonominė erdvė

Siūlomas teisės aktas yra susijęs su Europos ekonomine erdve, todėl turėtų būti taikomas ir jai.

⁶ COM(2003) 71 galutinis, 2003 2 11.

⁷ 1980 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 80/1269/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių variklio galią, suderinimo (OL L 375, 1980 12 31, p. 46).

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (EURO VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 95 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą⁸,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁹,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos¹⁰,

kadangi:

- (1) Vidaus rinką sudaro vidaus sienų neturinti erdvė, kurioje turi būti užtikrintas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas. Visapusiška Bendrijos motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo sistema skirta būtent šiam tikslui. Todėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai dėl išmetamųjų teršalų turėtų būti suderinti, kad skirtingose valstybėse narėse reikalavimai nesiskirtų ir būtų užtikrintas aukštas aplinkos apsaugos lygis.
- (2) Šis reglamentas yra naujas atskiras reglamentas Bendrijos tipo patvirtinimo tvarkos srityje pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/46/EB, nustatančią motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva)¹¹. Todėl reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti tos direktyvos IV, VI ir XI priedus.
- (3) Europos Parlamento prašymu EB transporto priemonės reglamentuojančiuose teisės aktuose pradėtas naudoti naujas reguliavimo metodas. Taigi šiame reglamente turėtų būti nustatytos tik pagrindinės nuostatos dėl transporto priemonių išmetamųjų teršalų, o techniniai reikalavimai turėtų būti nustatyti įgyvendinimo priemonėmis, tvirtinamomis pagal komitologijos procedūras.

⁸ OL C , , p. .

⁹ OL C , , p. .

¹⁰ OL C , , p. .

¹¹ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

- (4) 2002 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu 1600/2002/EB priimtoje šeštojoje Bendrijos aplinkosaugos veiksmų programoje nustatyta, jog taršą reikia sumažinti iki tokio lygio, kad žalingas poveikis žmonių sveikatai būtų kuo mažesnis, didžiausią dėmesį skiriant jautriausiems gyventojams ir aplinkai apskritai. Bendrijos teisės aktuose buvo nustatyti atitinkami aplinkos oro kokybės standartai, kad būtų apsaugota žmonių sveikata ir, visų pirma jautrūs asmenys, bei buvo nustatytos didžiausios leistinos nacionalinės išmetamųjų teršalų ribos. Pagal Švaraus oro Europoje (CAFE) programą buvo priimta teminė oro taršos strategija¹². Viena teminės strategijos išvadų yra tai, jog būtina toliau mažinti transporto sektoriaus (oro, jūrų ir sausumos transporto), namų ūkių, energetikos, žemės ūkio ir pramonės sektorių išmetamųjų teršalų kiekį, kad būtų pasiekti ES oro kokybės tikslai. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, užduotį mažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį reikėtų suprasti kaip bendros strategijos dalį. Euro VI standartai yra viena iš priemonių, skirtų mažinti dabar leidžiamų į orą išmesti teršalų, kaip antai kietųjų dalelių (KD) ir ozono pirmtakų, pvz., azoto oksidų ir angliavandenilių, kiekį.
- (5) Siekiant ES oro kokybės tikslų, būtinos nuolatinės pastangos mažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį. Taigi pramonei turi būti teikiama aiški informacija apie būsimas išmetamųjų teršalų ribines vertes.
- (6) Visų pirma reikia mažinti iš sunkiųjų transporto priemonių išmetamo azoto oksido kiekį, kad būtų pagerinta oro kokybė ir kad būtų laikomasi taršos ribinių verčių bei didžiausių leistinų nacionalinių ribinių verčių. Ankstyvoje stadijoje nustačius išmetamo azoto oksido ribines vertes, transporto priemonių gamintojams turėtų būti suteikta galimybė imtis saugaus ir ilgalaikio gamybos planavimo Europos mastu.
- (7) Nustatant išmetamųjų teršalų standartus svarbu atsižvelgti į poveikį rinkų ir gamintojų konkurencingumui, tiesiogines ir netiesiogines verslo patiriamas sąnaudas ir naudą, gaunamą naujovių skatinimo, oro kokybės gerinimo ir sveikatos sąnaudų mažinimo ir vidutinės gyvenimo trukmės didinimo prasmėmis.
- (8) Siekiant pagerinti vidaus rinkos veikimą, visų pirma laisvo prekių judėjimo, įsisteigimo laisvės ir laisvės teikti paslaugas srityse, būtina neribota standartinio formato, kuriuo galima naudotis techninei informacijai rasti, prieiga prie transporto priemonių remonto informacijos ir veiksminga konkurencija transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos paslaugų rinkoje. Didelė dalis tokios informacijos yra susijusi su motorinių transporto priemonių diagnostikos sistemomis ir jų sąveika su kitų transporto priemonių sistemomis. Gamintojų tinklalapiuose tikslinga nustatyti techninius reikalavimus, kurių turėtų būti laikomasi, ir tikslines priemones, kuriomis siekiama tinkamai užtikrinti galimybę jais naudotis mažoms ir vidutinėms įmonėms (MVI).
- (9) Komisija turėtų kontroliuoti išmetamuosius teršalus, kurie dar nėra reglamentuojami ir kurie atsiranda dėl platesnio naujų formulių degalų, variklių technologijų ir išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų naudojimo ir, prireikus, pateikti pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl šių išmetamųjų teršalų reglamentavimo.

¹² COM(2005) 446, 2005 9 21.

- (10) Reikėtų skatinti alternatyviais degalais varomų transporto priemonių atsiradimą rinkoje, nes jų išmetamas azoto oksidų ir kietųjų dalelių teršalų kiekis gali būti mažesnis. Todėl turėtų būti nustatytos angliavandenilių, ne metano angliavandenilių ir metano ribinės vertės.
- (11) Siekiant užtikrinti, kad būtų kontroliuojamas itin smulkių kietųjų dalelių ($0,1\ \mu\text{m}$ ir mažesnių KD) išmetimas, Komisijai turėtų būti suteiktos galios priimti išmetamų kietųjų dalelių teršalų kiekiu grindžiamą metodą, kuris būtų taikomas kartu su dabar taikomu mase grindžiamu metodu. Išmetamų kietųjų dalelių kiekiu grindžiamas metodas turėtų būti kuriamas remiantis UNE/CE Dalelių matavimo programos rezultatais ir atitikti esamus ambicingus tikslus aplinkosaugos srityje.
- (12) Komisija turėtų priimti viso pasaulio mastu suderintus bandomojo važiavimo ciklus, taikomus bandymų procedūroje, kuria grindžiamos EB tipo patvirtinimo pagal išmetamus teršalus taisyklės. Taip pat reikėtų apsvarstyti nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemų, skirtų tikrinti faktinį išmetamų teršalų kiekį, taikymą ir nustatyti uždarymo ciklu (OCE) išmetamų teršalų kontrolės tvarką.
- (13) Motorinių transporto priemonių diagnostikos sistemos (ODB) yra svarbios kontroliuojant išmetalus, kai transporto priemonė naudojama. Dėl faktinio išmetamų teršalų kiekio kontrolės pasaulyje svarbos Komisija turėtų nuolat persvarstyti tokių sistemų reikalavimus ir leistinas nuokrypio stebėjimo paklaidas.
- (14) Kad būtų galima stebėti šio sektoriaus įtaką bendram išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (GHG) kiekiui, Komisija turėtų nustatyti reikalavimą matuoti sunkiųjų transporto priemonių sunaudojamo kuro ir išmetamų anglies dioksido teršalų kiekį.
- (15) Kad būtų galima geriau kontroliuoti faktinį išmetamų teršalų kiekį, įskaitant OCE, ir sudaryti palankesnes sąlygas eksploatacinio tinkamumo procesui, turėtų būti priimta nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemų naudojimu grindžiama bandymų metodika ir jos taikymo reikalavimai.
- (16) Kad būtų pasiekti oro kokybės tikslai, Komisija turėtų nustatyti suderintas nuostatas siekdama užtikrinti, kad iš sunkiųjų transporto priemonių ir variklių uždarymo ciklu išmetami teršalai yra tinkamai kontroliuojami esant įvairioms variklio veikimo ir aplinkos sąlygoms.
- (17) Tinkamas išmetamųjų teršalų, ypač NO_x, sistemos veikimas yra pagrindinis reikalavimas, kad būtų laikomasi nustatytų išmetamųjų teršalų standartų. Esant tokioms aplinkybėms, turėtų būti nustatytos priemonės, kuriomis būtų užtikrintas tinkamas reagento naudojimu grindžiamų sistemų veikimas.
- (18) Valstybės narės finansinėmis lengvatomis gali paspartinti transporto priemonių, kurios atitinka Bendrijos lygmeniu nustatytus reikalavimus, tiekimą į rinką. Šis reglamentas neturėtų pažeisti valstybių narių teisės įtraukti išmetamus teršalus į transporto priemonių mokesčių skaičiavimo pagrindą.
- (19) Valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl sankcijų, taikomų pažeidus šio reglamento nuostatas, ir užtikrinti, kad jos yra įgyvendinamos. Minėtos sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

- (20) Motorinių transporto priemonių variklių galiai taikomi Direktyvoje 80/1269/EB išdėstyti reikalavimai turėtų būti įtraukti į šį reglamentą ir į Reglamentą (EB) Nr. 715/2007. Todėl Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti, o Direktyva 80/1269/EB turėtų būti panaikinta.
- (21) Reglamento Nr. 715/2007 14 straipsnio 6 dalis turi būti panaikinta, nes šiuo reglamentu panaikinama minėtoji direktyva. Todėl Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti.
- (22) Siekiant supaprastinti Bendrijos teisės aktus, galiojančias direktyvas reikėtų pakeisti reglamentu. Taikant reglamentą turėtų būti užtikrinta, kad išsamios techninės nuostatos bus tiesiogiai taikomos gamintojams, patvirtinimo institucijoms bei techninėms tarnyboms ir kad jos galės būti atnaujintos greitai ir veiksmingai. Galiojantys sunkiųjų transporto priemonių išmetamiems teršalams taikomi teisės aktai bei Direktyvos 2005/55/EB, 2005/78/EB ir 2006/51/EB turėtų būti panaikintos.
- (23) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtose pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹³.
- (24) Visų pirma, Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus I priede nustatyti kietųjų dalelių kiekiu grindžiamas ribines vertes, leistiną NO₂ vertę, kuri yra NO_x ribinės vertės sudedamoji dalis, specialias tipo patvirtinimo procedūras, bandymus ir reikalavimus bei kietųjų dalelių kiekio matavimo tvarką ir patvirtinti priemones, susijusias su uždarymo ciklu išmetamais teršalais, su galimybe naudotis transporto priemonės remonto ir priežiūros informacija ir su išmetamiems teršalams matuoti taikomais bandymų ciklais. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos papildyti šį reglamentą, įrašant naujas neesmines nuostatas, jos turėtų būti patvirtintos taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (25) Šio reglamento tikslų, o būtent – vidaus rinkos realizavimo įvedant bendrus techninius reikalavimus dėl motorinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų, prieigos prie transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos nepriklausomiems operatoriams užtikrinimo tokiu pačiu pagrindu, kaip ir įgaliotiems platintojams ar remonto įmonėms, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi tų tikslų geriau būtų geriau siekti Bendrijos lygmeniu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu nesiimama jokių veiksmų, kurie nėra būtini siekiant šių tikslų.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

¹³ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

Šiuo reglamentu nustatomi motorinių transporto priemonių, variklių ir atsarginių dalių tipo patvirtinimo bendrieji techniniai reikalavimai atsižvelgiant į jų išmetamus teršalus.

Šiame reglamente taip pat nustatomos taisyklės, taikomos transporto priemonių ir variklių eksploataciniam tinkamumui, taršos kontrolės įtaisų ir transporto priemonės diagnostikos (OBD) sistemų patvarumui, degalų suvartojimo, anglies dioksido (CO₂) išmetalų ir dyzelino dūmų matavimui bei galimybei naudotis transporto priemonių ODB bei transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtoms M₁, M₂, N₁ ir N₂ kategorijų transporto priemonėms, kurių etaloninė masė neviršija 2 610 kg ir visoms M₃ ir N₃ kategorijų motorinėms transporto priemonėms, kaip nustatyta tame priede.

Šis reglamentas yra taikomas nepažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalies nuostatų.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) variklis – transporto priemonę varančioji jėgainė, kuriai gali būti suteiktas atskiro techninio vieneto tipo patvirtinimas, kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB 3 straipsnio 25 punkte;
- (2) dujiniai teršalai – tai išmetamosiose dujose esantis anglies monoksidas, azoto oksidai, išreikšti azoto dioksido (NO₂) ekvivalentu, ir angliavandeniliai;
- (3) kietųjų dalelių teršalai – tai išmetamųjų dujų sudedamosios dalys, kurios iš atskiestų išmetamųjų dujų ne aukštesnėje nei 325 K (52 °C) temperatūroje buvo pašalintos filtrais, aprašytais vidutinio pro išmetamąjį vamzdį išmetamų teršalų kiekio bandymo procedūroje;
- (4) pro išmetamąjį vamzdį išmetami teršalai – tai išmetamieji dujiniai ir kietųjų dalelių teršalai;
- (5) karteris – tai vidiniais arba išoriniais vamzdynais, kuriais galima pašalinti dujas arba garus, su alyvos nusodintuvu sujungtos vidinės arba išorinės variklio ertmės;
- (6) taršos kontrolės įtaisas – tai transporto priemonės sudedamosios dalys, kuriomis kontroliuojami ir (arba) ribojami pro išmetamąjį vamzdį išmetami teršalai;
- (7) motorinės transporto priemonės diagnostikos sistema arba OBD sistema – tai išmetamųjų teršalų kontrolės sistema, galinti nustatyti tikėtiną veikimo sutrikimo vietą pagal kompiuterio atmintyje saugomus gedimų kodus;

- (8) išderinimo strategija – tai išmetamųjų teršalų kontrolės strategija, kuria sumažinamas išmetamųjų teršalų kontrolės veiksmingumas esant tokioms aplinkos arba variklio veikimo sąlygoms, kurios atsiranda kai transporto priemonė veikia įprastai arba ne tipo patvirtinimo procedūros metu.
- (9) originalus taršos kontrolės įtaisas – tai taršos kontrolės įtaisas ar tokių įtaisų mazgas, kuriam taikomas atitinkamai transporto priemonei suteiktas tipo patvirtinimas;
- (10) pakaitinis taršos kontrolės įtaisas – tai taršos kontrolės įtaisas ar tokių įtaisų mazgas, skirtas pakeisti originalų taršos kontrolės įtaisą ir kurį galima patvirtinti kaip atskirą techninį mazgą, kaip apibrėžta Direktyvos 2007/46/EB 3 straipsnyje;
- (11) transporto priemonės remonto ir priežiūros informacija – tai visa informacija, reikalinga transporto priemonės gedimų nustatymui, priežiūrai, patikrai, periodinei priežiūrai, remontui ir perprogramavimui ar perkalibravimui, ir kurią gamintojai pateikia įgaliotiesiems platintojams ir remonto įmonėms, įskaitant visus vėlesnius tos informacijos pakeitimus ir papildymus. Ši informacija apima visą informaciją, reikalingą atsarginėms dalims arba įrangai montuoti transporto priemonėje;
- (12) nepriklausomas operatorius – tai įmonės (išskyrus įgaliotuosius platintojus ir remonto įmones), kurios tiesiogiai ar netiesiogiai susijusios su motorinių transporto priemonių remontu ir technine priežiūra, visų pirma remonto įmonės, remonto įrangos, įrankių ar atsarginių dalių gamintojai ar platintojai, techninės informacijos leidėjai, automobilininkų klubai, pagalbos kelyje operatoriai, patikros bei bandymų paslaugas teikiantys operatoriai ir operatoriai, teikiantys mokymą alternatyviuoju kuru varomų transporto priemonių įrangos montuotojams, gamintojams ir remonto įmonėms;
- (13) alternatyviuoju kuru varoma transporto priemonė – tai transporto priemonė, galinti važiuoti varoma bent viena iš šių kuro rūšių: kuru, kuris prie atmosferos temperatūros ir slėgio yra dujinis, arba iš esmės ne mineralinės alyvos pagrindu gautu kuru.
- (14) standartinė masė – tai važiuoti parengtos transporto priemonės masė, atėmus tolygiai paskirstytą 75 kg vairuotojo masę ir pridėjus tolygiai paskirstytą 100 kg masę.

4 straipsnis

Gamintojų įsipareigojimai

1. Gamintojai įrodo, kad visų Bendrijoje parduodamų, registruojamų arba pradedamų naudoti naujų transporto priemonių, visų Bendrijoje parduodamų ar pradedamų naudoti naujų variklių ir visų Bendrijoje parduodamų ar pradedamų naudoti naujų pakaitinių taršos kontrolės įtaisų, kuriems reikalingas tipo patvirtinimas pagal 8 straipsnį, tipas yra patvirtintas pagal šį reglamentą.
2. Gamintojai užtikrina, kad būtų laikomasi tipo patvirtinimo procedūrų, skirtų gamybos atitikčiai, taršos kontrolės įtaisų patvarumui ir eksploataciniam tinkamumui patikrinti.

Gamintojai imasi tokių techninių priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, kad, remiantis šiuo reglamentu, pro išmetamąjį vamzdį būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų kiekis visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį esant įprastoms eksploataavimo sąlygoms.

Šiuo tikslu nustatoma tokia rida ir laikotarpis, kuriuos pasiekus privaloma atlikti taršos kontrolės įtaisų, kurių tipas buvo patvirtintas, patvarumo bandymus ir patikrinti naudojamų transporto priemonių ar variklių tinkamumą:

- a) varikliams, skirtiems montuoti į M_1 , N_1 ir M_2 kategorijos transporto priemones: 160 000 km arba penkeri metai, atsižvelgiant į tai, kas įvyksta pirmiau;
 - b) varikliams, įmontuotiems į N_2 , N_3 kategorijų transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leistina masė ne didesnė kaip 16 tonų, ir M_3 kategorijos I klasės, II klasės ir A klasės bei B klasės transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leistina masė ne didesnė kaip 7,5 tonų: 300 000 km arba šešeri metai, atsižvelgiant į tai, kas įvyksta pirmiau;
 - c) varikliams, įmontuotiems į N_3 kategorijos transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leistina masė didesnė kaip 16 tonų, ir M_3 kategorijos III klasės ir B klasės transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leistina masė didesnė kaip 7,5 tonos: 700 000 km arba septyneri metai, atsižvelgiant į tai, kas įvyksta pirmiau.
3. Direktyvos 2007/46/EB 39 straipsnio 9 dalyje nustatyta tvarka Komisija nustato specialią šio straipsnio 1 bei 2 dalių įgyvendinimo tvarką ir reikalavimus.

5 straipsnis

Reikalavimai ir bandymai

1. Gamintojai užtikrina, kad laikomasi I priede nustatytų išmetamų teršalų ribinių verčių.
2. Gamintojai įrengia variklius ir transporto priemones taip, kad visos sudedamosios dalys, galinčios daryti įtakos teršalų išmetimui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad įprastai naudojamas variklis ar transporto priemonė atitiktų šį reglamentą.
3. Išmetamųjų teršalų kontrolės įrenginių veiksmingumą mažinančias išderinimo strategijas naudoti draudžiama.
4. Komisija, laikydamasi Direktyvos 2007/46/EB 39 straipsnio 9 dalyje nurodytos tvarkos, priima šio straipsnio įgyvendinimo priemones. Šios priemonės yra susijusios su:
 - a) pro išmetamąjį vamzdį išmetamais teršalais, įskaitant bandymų ciklus, uždarymo ciklu išmetamus teršalus, kietųjų dalelių skaičių, išmetamus teršalus esant tuščiajai eigai, dūmingumą ir tinkamą teršalų kontrolės įtaisų veikimą bei regeneravimą;

- b) karterio išmetamais teršalais;
- c) OBD sistemomis ir taršos kontrolės įtaisų veikimo savybėmis;
- d) taršos kontrolės įtaisų patvarumu, pakaitiniais taršos kontrolės įtaisais, naudojamų variklių ir transporto priemonių tinkamumu, gamybos atitiktimi ir tinkamumu eksploatuoti keliuose;
- e) anglies dioksido išmetalais ir degalų suvartojimu;
- f) tipo patvirtinimų pratęsimų suteikimu;
- g) bandymų įranga;
- h) etaloniniais degalais;
- i) variklio galios matavimais;
- j) specialiomis nuostatomis, kuriomis užtikrinamas tinkamas NO_x kontrolės priemonių veikimas; tokiomis priemonėmis užtikrinama, kad transporto priemonės, kurioms reikalingas reagentas, kad būtų laikomasi NO_x išmetalų ribinių verčių, negalėtų būti naudojamos be tokio reagento.

Laikydamosi Direktyvos 2007/46/EB 39 straipsnio 9 dalyje nurodytos tvarkos, Komisija gali priimti kitas priemones, susijusias su konkrečiomis tipo patvirtinimo procedūromis, bandymais ir reikalavimais.

6 straipsnis

Galimybė naudotis informacija

1. Gamintojai suteikia nepriklausomiems operatoriams galimybę neribotai ir vienodomis sąlygomis naudotis transporto priemonės diagnostikos sistemos (ODB) informacija ir transporto priemonės remonto bei priežiūros informacija.

Taikomi Reglamento (EB) Nr. 715/2007 6 ir 7 straipsniai.

2. Laikydamosi Direktyvos 2007/46/EB 39 straipsnio 9 dalyje nurodytos tvarkos Komisija nustato ir atnaujina techninius reikalavimus, susijusius su ODB informacijos ir transporto priemonės remonto bei priežiūros informacijos teikimo būdais, kad būtų įgyvendinama šio straipsnio 1 dalis.

Laikydamosi Direktyvos 2007/46/EB 39 straipsnio 9 dalyje nurodytos tvarkos, Komisija gali priimti kitas reikiamas priemones šio straipsnio 1 daliai įgyvendinti.

7 straipsnis

Pareigos, susijusios su sistemomis, naudojančiomis sudegančiuosius reagentus

1. Transporto priemonių gamintojai, remonto įmonės ir naudotojai neklastoja sistemų, kurios naudoja sudegančiuosius reagentus.
2. Transporto priemonių naudotojai užtikrina, kad transporto priemonė nėra naudojama be sudegančiojo reagento.

8 straipsnis

Transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo galiojimo laikas

1. Nuo 16 straipsnio antros pastraipos pirmajame sakinyje nustatytos datos nacionalinės valdžios institucijos dėl priežasčių, susijusių su išmetamais teršalais, atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą naujiems variklių ar transporto priemonių tipams, kurie neatitinka šio reglamento.

Tipo patvirtinimo sertifikatai, kuriuose nurodomas išmetamų teršalų lygis, galiojės iki Euro VI įvedimo, gali būti suteikti transporto priemonėms ir varikliams, skirtiems eksportuoti į trečiąsias šalis, jei tuose sertifikatuose aiškiai nurodyta, kad minėtosios transporto priemonės ir varikliai negali būti teikiamos Bendrijos rinkai.

2. Nuo 2014 m. spalio 1 d. nacionalinės valdžios institucijos naujų transporto priemonių, kurios neatitinka šio reglamento reikalavimų, atitikties sertifikatus laiko negaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir dėl priežasčių, susijusių su išmetamaisiais teršalais, draudžia tokias transporto priemonės registruoti, parduoti ir pradėti naudoti.

Nuo tos pačios datos nacionalinės valdžios institucijos draudžia parduoti ar naudoti naujus variklius, kurie neatitinka šio reglamento reikalavimų, išskyrus atvejus, kai keičiamas jau naudojamos transporto priemonės variklis.

3. Nepažeisdamos šio straipsnio 1 ir 2 dalių ir įsigaliojus 4 straipsnio 3 dalyje, 5 straipsnio 4 dalies pirmojoje pastraipoje ir 6 straipsnio 2 dalies pirmojoje pastraipoje nurodytoms įgyvendinimo priemonėms, nacionalinės valdžios institucijos neturi teisės dėl priežasčių, susijusių su transporto priemonių išmetamaisiais teršalais, atsisakyti gamintojui paprašius suteikti naujos transporto priemonės ar variklio EB tipo patvirtinimą ar nacionalinį tipo patvirtinimą arba uždrausti registruoti, parduoti ar pradėti naudoti naują transporto priemonę, arba uždrausti parduoti ar pradėti naudoti naujus variklius, jei atitinkama transporto priemonė ar varikliai atitinka šiame reglamente nustatytus reikalavimus.

9 straipsnis

Valstybių narių įsipareigojimai, susiję su atsarginių dalių tipo patvirtinimu

Nacionalinės valdžios institucijos draudžia prekiauti ar transporto priemonėje įrengti naujus pakaitinius taršos kontrolės įtaisus, skirtus montuoti į pagal šį reglamentą patvirtintas transporto priemones, jeigu jie yra ne to tipo, pagal kurį tipo patvirtinimas suteiktas laikantis šio reglamento.

10 straipsnis

Finansinės lengvatos

1. Įsigaliojus šio reglamento įgyvendinimo priemonėms, valstybės narės gali numatyti finansines lengvatas, taikomas serijiniu būdu gaminamoms motorinėms transporto priemonėms, kurios atitinka šio reglamento reikalavimus.

Šios lengvatos taikomos visoms į atitinkamos valstybės narės rinką teikiamoms naujoms transporto priemonėms, atitinkančioms šio reglamento reikalavimus. Tačiau jos taikomos ne ilgiau kaip iki 2014 m. spalio 1 d.

2. Įsigaliojus šio reglamento įgyvendinimo priemonėms, valstybės narės gali numatyti finansines lengvatas, jei naudojamos transporto priemonės yra modifikuojamos, kad atitiktų I priedo ribines vertes, ir jei iš apyvartos pašalinamos šio reglamento nuostatų neatitinkančios transporto priemonės.
3. Šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytos finansinės lengvatos kiekvieno tipo motorinei transporto priemonei neviršija techninių įtaisų, įmontuotų, kad būtų laikomasi I priede nurodytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių, papildomų sąnaudų, įskaitant įmontavimo transporto priemonėje sąnaudas.
4. Komisija informuojama apie planus įvesti arba pakeisti šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytas finansines lengvatas.

11 straipsnis

Sankcijos

1. Valstybės narės priima nuostatas dėl sankcijų už šio reglamento nuostatų pažeidimus ir imasi visų priemonių, būtinų jų įgyvendinimui užtikrinti. Nustatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Apie šias nuostatas valstybės narės praneša Komisijai ne vėliau kaip [DATA 18 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo datos] ir nedelsdamos praneša apie bet kokius vėlesnius jų pakeitimus.
2. Gamintojų padaryti pažeidimai, dėl kurių taikomos sankcijos:
 - a) suklastotų deklaracijų teikimas vykstant tvirtinimo procedūroms arba atšaukimo procedūroms;
 - b) testo rezultatų klaidojimas siekiant patvirtinti tipą ar eksploatacinį tinkamumą;
 - c) duomenų arba techninių specifikacijų, dėl kurių tipo patvirtinimas galėtų būti atšauktas ar panaikintas, slėpimas;

- d) išderinimo strategijų naudojimas;
- e) atsisakymas suteikti galimybę naudotis informacija.

Pažeidimu, už kurį taikomos sankcijos, laikomas gamintojų, remonto įmonių ir naudotojų padarytas sudegantįjį reagentą naudojančių sistemų klastojimas.

Naudotojo padarytu pažeidimu, už kurį taikomos sankcijos, laikomas transporto priemonės naudojimas be sudegančiojo reagento.

12 straipsnis

Naujas reikalavimų apibrėžimas

1. Pabaigus UN/ECE dalelių matavimo programą, atliekamą remiant Pasauliniam forumui transporto priemonių reglamentavimui suderinti, Komisija, nemažindama aplinkos apsaugos lygio, imasi tokių priemonių:
 - a) vadovaudamasi Direktyvos 2007/46/EB 39 straipsnio 2 dalimi, nustato kietųjų dalelių skaičiumi grindžiamas ribines vertes ir, jei reikia, nustato leistino NO₂ vertę, kuri yra NO_x ribinės vertės sudedamoji dalis;
 - b) nustato kietųjų dalelių skaičiaus matavimo tvarką.
2. Komisija nustato Direktyvoje 2005/55/EB nurodyto europinio bandymo taikant pereinamųjų režimų ciklą (ETC) bei europinio bandymo taikant nusistovėjusių režimų ciklą (ESC) ir pasaulio mastu suderinto bandymo taikant pereinamųjų režimų ciklą (WHTC) bei pasaulio mastu suderinto bandymo taikant nusistovėjusių režimų ciklą (WHSC) atitikties koeficientą ir pagal jį nustato ribines vertes.
3. Komisija tikrina procedūras, bandymus ir reikalavimus, nurodytus 5 straipsnio 4 dalyje, bei išmetamiems teršalams matuoti taikomus bandymų ciklus.

Jei nustačius, kad šios procedūros, bandymai, reikalavimai ir bandymų ciklai nebetinkami ar nebeatspindi faktinio pasaulyje išmetamų teršalų kiekio, jie atnaujinami taip, kad tinkamai atspindėtų išmetamus teršalus atliekant realų bandomąjį važiavimą keliuose.
4. Komisija nuolat persvarsto 3 straipsnio 2 punkte išvardytus teršalus. Jei Komisija daro išvadą, kad būtina reguliuoti papildomų teršalų išmetimą, ji atitinkamai iš dalies keičia šį reglamentą.

13 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 pakeitimai

Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 iš dalies keičiamas taip:

1. 5 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

- i) išbraukiamas po h punkto esantis žodis „ir“;
 - ii) pridedamas toks j punktas:
„j) variklio galios matavimas.“
2. 14 straipsnio 6 dalis išbraukiama.

14 straipsnis

Direktyvos 2007/46/EB pakeitimai

Direktyvos 2007/46/EB IV, VI ir IX priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento II priedą.

15 straipsnis

Panaikinimas

1. Tarybos direktyva 80/1269/EEB, Komisijos direktyvos 88/195/EEB, 97/21/EB, 1999/99/EB bei 2005/78/EB ir Direktyva 2005/55/EB panaikinamos nuo 2014 m. spalio 1 d.
2. Nuorodos į panaikintas direktyvas laikomos nuorodomis į šį reglamentą.

16 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2013 m. balandžio 1 d. Tačiau 8 straipsnio 3 dalis ir 10 straipsnis taikomi nuo įsigaliojimo datos, o II priedo 1 dalies a punkto i papunktis, 2 dalies a punktas, 3 dalies a punkto i papunktis, 3 dalies b punkto i papunktis, 3 dalies c punkto i papunktis ir 3 dalies d punkto i papunktis taikomi nuo 2014 m. spalio 1 d.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

I PRIEDAS

Euro VI išmetamųjų teršalų ribinės vertės

	Ribinės vertės							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	KD masė (mg/kWh)	KD [1] skaičius (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Pastaba:

PI = priverstinis uždegimas.

CI = uždegimas suspaudimu.

[1] Kiekybinis standartas bus nustatytas vėliau.

(2) EHSC ir WHTC ribinės vertės bus nustatytos vėliau, kai bus nustatyti atitikties koeficientai, susiję su dabartiniais ciklais (ESC ir ETC).

(3) Leistina NO₂ vertė, kuri yra NO_x ribinės vertės sudedamoji dalis, gali būti nustatyta vėliau.

II PRIEDAS

Direktyvos 2007/46/EB pakeitimai

Direktyva 2007/46/EB iš dalies keičiama taip:

1. IV priedo I dalis iš dalies keičiama taip:

a) lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 punktas išbraukiamas;

ii) įterpiamas toks 41a punktas:

Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	Nuoroda oficialųjį leidinį	Taikymas									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41 a Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (Euro VI) / galimybė naudotis informacija	(EB) Nr. .../... [įterpti šio reglamento numerį]	L ..., ..., p. ... [įterpti nuorodą į šį reglamentą]	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X				

(iii) įterpiama tokia pastaba:

^{„12} Transporto priemonėms, kurių standartinė masė viršija 2 610 kg ir kurių tipas nepatvirtintas (gamintojo prašymu ir jei jų standartinė masė neviršija 2 840 kg) pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007.“

b) priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 punktas išbraukiamas;

ii) įterpiamas toks 41a punktas:

	Dalykas	Nuoroda norminį aktą	Nuoroda oficialųjį leidinį	M ₁
41a	Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (Euro VI), išskyrus visus reikalavimus, susijusius su transporto priemonės diagnostikos sistema (OBD) ir galimybe naudotis informacija / galimybe naudotis informacija	(EB) Nr. .../... [įterpti šio reglamento numerį]	L ..., ..., p. ... [įterpti nuorodą į šį reglamentą]	A

2. VI priedo priedėlio lentelė iš dalies keičiama taip:

a) 40 punktas išbraukiamas;

b) įterpiamas toks 41a punktas:

Dalykas	Nuoroda norminį aktą	Su pakeitimais, padarytais	Taikoma variantams
41 a Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (Euro VI) / galimybė naudotis informacija	(EB) Nr. .../... [įterpti šio reglamento numerį]		

3. XI priedas iš dalies keičiamas taip:

b) 1 priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 punktas išbraukiamas;

ii) įterpiamas toks 41a punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda norminį aktą	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
41a	Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (Euro VI) / galimybė naudotis informacija	(EB) Nr. .../... [įterpti šio reglamento numerį]	G+H	G+H	G+H	G+H

b) 2 priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 punktas išbraukiamas;

ii) lentelėje įterpiamas toks 41a punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a	Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (Euro VI) / galimybė naudotis informacija	(EB) Nr. .../... [įterpti šio reglamento numerį]	X	X	X	X	X	X				

c) 4 priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 punktas išbraukiamas;

ii) įterpiamas toks 41a punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a	Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (Euro VI) / galimybė naudotis informacija	(EB) Nr. .../... [įterpti šio reglamento numerį]	H	H	H	H	H				

d) 5 priedėlyje lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 punktas išbraukiamas;

ii) įterpiamas toks 41a punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	N3 kategorijos savaeigis kranas
41a	Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (Euro VI) / galimybė naudotis informacija	(EB) Nr. .../... [įterpti šio reglamento numerį]	X