

I

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma)

REGLAMENTAI

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 595/2009

2009 m. birželio 18 d.

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, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB, bei panaikinantis Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽²⁾,

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 2007 m. rugsėjo 5 d. 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) ⁽³⁾. Todėl reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti tos direktyvos IV, VI ir XI priedus.

- (3) Europos Parlamento prašymu transporto priemonės reglamentuojančiuose Bendrijos 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.

- (4) Šeštojoje Bendrijos aplinkosaugos veiksmų programoje, patvirtintoje 2002 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu 1600/2002/EB ⁽⁴⁾, 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. Po 2001 m. gegužės 4 d. komunikato, kuriuo buvo sukurta „Švaraus oro Europoje (angl. CAFE) programa“, Komisija 2005 m. rugsėjo 21 d. patvirtino kitą komunikatą, pavadintą „Teminė oro taršos strategija“. Viena šios teminės strategijos išvadų yra tai,

⁽¹⁾ OL C 211, 2008 8 19, p. 12.

⁽²⁾ 2008 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2009 m. birželio 8 d. Tarybos sprendimas.

⁽³⁾ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

⁽⁴⁾ OL L 242, 2002 9 10, p. 1.

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 (NO_x) ir angliavandenilių, kiekį.

- (5) Siekiant ES oro kokybės tikslų, būtinos nuolatinės pastangos mažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį. Todėl pramonei turėtų būti teikiama aiški informacija apie būsimas išmetamųjų teršalų ribines vertes ir turėtų būti suteiktas tinkamas laikotarpis, per kurį ji galėtų šias vertes pasiekti ir tęsti būtinas technines naujoves.
- (6) Visų pirma, reikia mažinti iš sunkiųjų transporto priemonių išmetamo NO_x kiekį, kad būtų pagerinta oro kokybė ir kad būtų laikomasi taršos ribinių verčių bei didžiausių leistinų nacionalinių ribinių verčių. Ankstyvoje stadijoje nustatčius išmetamo NO_x ribines vertes, transporto priemonių gamintojams turėtų būti suteikta galimybė imtis saugaus ir ilgalaikio gamybos planavimo Europos Sąjungos 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 transporto priemonių diagnostikos (angl. OBD) sistemomis ir jų sąveika su kitomis transporto priemonių sistemomis. Būtina nustatyti techninius reikalavimus, kurių turi laikytis gamintojai, teikdami informaciją savo tinklalapiuose, ir tikslines priemones, kuriomis būtų siekiama tinkamai užtikrinti galimybę jais naudotis mažoms ir vidutinėms įmonėms (MVĮ).
- (9) Komisija ne vėliau kaip 2013 m. rugpjūčio 7 d. turėtų peržiūrėti, kaip veikia neribotos prieigos prie informacijos apie transporto priemonių remontą ir jų priežiūrą sistema, siekdama nustatyti, ar būtų tikslinga konsoli-

duoti visas persvarstomų pagrindų teisės aktų dėl tipo patvirtinimo nuostatas, pagal kurias reguliuojama prieiga prie informacijos apie transporto priemonių remontą ir jų priežiūrą. Taip konsolidavus nuostatas, pagal kurias reguliuojama prieiga prie minėtosios informacijos, turėtų būti panaikintos atitinkamos šio reglamento nuostatos, jeigu išsaugomos šiuo metu galiojančios prieigos prie informacijos apie transporto priemonių remontą ir jų priežiūrą teisės.

- (10) Komisija, pvz., remdama Europos standartizacijos komiteto (angl. CEN) darbu, turėtų skatinti kurti tarptautiniu lygmeniu suderinto standartinio formato nevaržomą ir standartizuotą prieigą prie informacijos apie transporto priemonių remontą ir jų priežiūrą.
- (11) Būtina parengti bendrą transporto priemonės OBD sistemos ir remonto bei priežiūros informacijos formato Europos standartą. Kol toks standartas bus patvirtintas, informacija apie sunkiųjų transporto priemonių OBD sistemą ir jų remontą bei priežiūrą turėtų būti pateikiama lengvai pasiekiamu būdu ir tokiu formatu, kad ji būtų prieinama nediskriminuojant nė vieno vartotojo. Informacija turėtų būti pateikiama gamintojų tinklalapiuose arba, jei dėl informacijos pobūdžio to padaryti negalima – kitu atitinkamu formatu.
- (12) 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. Komisija prirėkus taip pat turėtų pateikti pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl šių išmetamųjų teršalų reglamentavimo.
- (13) Reikėtų skatinti alternatyviais degalais varomų transporto priemonių, kurių išmetamas NO_x ir KD teršalų kiekis gali būti mažesnis, atsiradimą rinkoje. Todėl turėtų būti nustatytos angliavandenilių, ne metano angliavandenilių ir metano ribinės vertės.
- (14) Siekiant užtikrinti, kad būtų kontroliuojamas itin smulkių KD teršalų ($0,1 \mu\text{m}$ ir mažesnių) išmetimas, Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus priimti išmetamų KD teršalų kiekiu grindžiamą metodą, kuris būtų taikomas kartu su dabar taikomu mase grindžiamu metodu. Išmetamų KD teršalų kiekiu grindžiamas metodas turėtų būti kuriamas remiantis Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JTEEK) Kietųjų dalelių matavimo programos rezultatais ir atitikti esamus ambicingus tikslus aplinkosaugos srityje.
- (15) Norint įgyvendinti šiuos aplinkosaugos tikslus, reikėtų nurodyti, kad KD teršalų ribomis gali būti atspindimas aukščiausias šiuo metu su dalelių filtrais pasiektas veiksmingumo lygis, naudojant pažangiausias technologijas.

- (16) 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 išmetamųjų teršalų kiekį, taikymą ir nustatyti uždarymo ciklu išmetamųjų teršalų kontrolės tvarką.
- (17) Jei sunkiosiose transporto priemonėse bus papildomai sumontuoti dyzelino KD teršalų filtrai, gali padidėti azoto dioksido (NO₂) išmetamųjų teršalų kiekis. Todėl Komisija, įgyvendindama teminę oro taršos mažinimo strategiją, turėtų parengti teisėkūros pasiūlymą dėl nacionalinės teisės aktų, susijusių su papildomos įrangos montavimu, suderinimo ir užtikrinti, kad jame būtų numatyti aplinkos apsaugos reikalavimai.
- (18) OBD sistemos yra svarbios kontroliuojant išmetamus teršalus, kai transporto priemonė naudojama. Dėl faktinio išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės pasaulyje svarbos Komisija turėtų nuolat persvarstyti tokių sistemų reikalavimus ir leistinas nuokrypio stebėjimo paklaidas.
- (19) Kad būtų galima stebėti šio sektoriaus kaip visumos įtaką bendram išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui, Komisija turėtų nustatyti reikalavimą matuoti sunkiųjų transporto priemonių sunaudojamo kuro ir išmetamųjų anglies dioksido (CO₂) teršalų kiekį.
- (20) Norint skatinti ekologiškų ir kurą efektyviai vartojančių transporto priemonių rinką, Komisija turėtų ištirti visai transporto priemonei, o ne tik varikliui tenkančio išmetamo CO₂ kiekio ir energijos suvartojimo apibrėžimo bei metodologijos kūrimą bei tinkamumą, neribojant kompiuteriais bei realiai vykdomų testavimų. Tokiu apibrėžimu ir metodologija reikėtų apimti ir alternatyvias transmisijos koncepcijas (pvz. hibridines transporto priemones) ir transporto priemonių tobulinimo, pvz., aerodinamikos, svorio, keliamosios galios ir pasipriešinimo riedėjimui savybių poveikį. Jeigu bus rastas tinkamas pateikimo ir palyginimo modelis, duomenis apie atskirų kategorijų transporto priemonių kuro sunaudojimą ir išmetamą CO₂ kiekį būtina paskelbti viešai.
- (21) Kad būtų galima geriau kontroliuoti faktinį išmetamųjų teršalų kiekį, įskaitant uždarymo ciklu išmetamus teršalus, ir sudaryti palankesnes sąlygas eksploatacinio tinkamumo procesui, turėtų būti priimta nešiojamųjų išmetamųjų teršalų matavimo sistemų naudojimu grindžiama bandymų metodika ir jos taikymo reikalavimai bei atitinkamas laikotarpis jiems pasiekti.
- (22) Kad būtų pasiekti ES 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.
- (23) 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.
- (24) 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 apmokestinimo skaičiavimo metodą.
- (25) Valstybės narės, rengdamos priemones dėl turimų sunkiųjų transporto priemonių modifikavimo, turėtų remtis euro VI standartais.
- (26) 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.
- (27) Motorinių transporto priemonių variklių galiai taikomi 1980 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyvoje 80/1269/EEB dėl valstybių narių įstatymų, taikomų motorinių transporto priemonių variklių galiai, suderinimo⁽¹⁾ išdėstyti reikalavimai turėtų būti įtraukti į šį reglamentą ir į 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 dėl varikliinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos⁽²⁾. Todėl Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti, o Direktyva 80/1269/EEB turėtų būti panaikinta.
- (28) Siekiant supaprastinti Bendrijos teisės aktus, tikslinga esamus teisės aktus dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų, t. y. Direktyvą 2005/55/EB⁽³⁾ ir Komisijos direktyvą 2005/78/EB⁽⁴⁾ 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. Todėl Direktyvos 2005/55/EB ir 2005/78/EB turėtų būti panaikintos, o Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 atitinkamai iš dalies pakeistas.

⁽¹⁾ OL L 375, 1980 12 31, p. 46.

⁽²⁾ OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

⁽³⁾ 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 priversstinio uždegimo variklių, degalams naudojančių gamtines dujas ir suskystintas naftos dujas, išmetamuosius dujinius teršalus, suderinimo (OL L 275, 2005 10 20, p. 1).

⁽⁴⁾ 2005 m. lapkričio 14 d. Komisijos direktyva 2005/78/EB, įgyvendinanti Direktyvą 2005/55/EB ir iš dalies keičianti jos I, II, III, IV ir VI priedus (OL L 313, 2005 11 29, p. 1).

- (29) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.
- (30) Visų pirma, Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus I priede nustatyti KD teršalų kiekiu grindžiamas ribines vertes, prireikus nustatyti leistiną NO₂ vertę, kuri yra NO_x ribinės vertės sudedamoji dalis, specialias tipo patvirtinimo procedūras, bandymus ir reikalavimus bei KD teršalų kiekio matavimo tvarką ir patvirtinti priemones, susijusias su ne bandymų ciklo metu išmetamais teršalais, nešiojamosios išmetamųjų teršalų matavimo įrangos naudojimu, galimybe naudotis transporto priemonės remonto ir priežiūros informacija ir su išmetamais teršalais matuoti taikomais bandymų ciklais. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, jį papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turėtų būti patvirtintos taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (31) Kadangi šio reglamento tikslo, o būtent – vidaus rinkos realizavimo įvedant bendrus techninius reikalavimus dėl motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų ir 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 to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygmeniu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina tam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

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 OBD sistemų patvarumui, degalų suvartojimo ir išmetamų CO₂ teršalų matavimui bei galimybei naudotis transporto priemonės OBD sistema ir remonto bei priežiūros informacija.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas Direktyvos 2007/46/EB II priede apibrėžtomis M₁, M₂, N₁ ir N₂ kategorijų motorinėms transporto priemonėms, kurių standartinė 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.

Gamintojo prašymu sukomplektuotos transporto priemonės tipo patvirtinimas pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemonės išplečiamas nekomplektinei transporto priemonei, kurios standartinė masė neviršija 2 610 kg. Tipo patvirtinimas išplečiamas, jei gamintojas gali įrodyti, kad įrengus visus kėbulo priedus, kuriuos numatoma įrengti nekomplektinėje transporto priemonėje, standartinė masė bus didesnė kaip 2 610 kg.

Gamintojo prašymu transporto priemonės tipo patvirtinimas pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemonės išplečiamas jos variantams ir versijoms, kurių etaloninė masė viršija 2 380 kg, su sąlyga, kad tokios transporto priemonės atitinka Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemonėse nustatytus reikalavimus dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo bei degalų suvartojimo matavimo.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų sąvokų 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 – išmetamosiose dujose esantis anglies monoksidas, NO_x, išreikšti NO₂ ekvivalentu, ir angliavandeniai;
- 3) kietųjų dalelių teršalai – 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 išmetamųjų teršalų kiekio bandymo procedūroje;
- 4) pro išmetamąjį vamzdį išmetami teršalai – išmetamieji dujiniai ir kietųjų dalelių teršalai;
- 5) karteris – vidiniais arba išoriniais vamzdynais, kuriais galima pašalinti dujas arba garus, su alyvos nusodintuvu sujungtos vidinės arba išorinės variklio erdmės;

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

- 6) taršos kontrolės įtaisas – transporto priemonės sudedamosios dalys, kuriomis kontroliuojami ir (arba) ribojami pro išmetamąjį vamzdį išmetami teršalai;
 - 7) transporto priemonės diagnostikos (OBD) sistema – transporto priemonėje įmontuota arba su varikliu sujungta sistema, galinti aptikti veikimo sutrikimus ir prirėkus apie tai pranešti pasiūsdama atitinkamą pavojaus signalą, taip pat nustatyti tikėtiną veikimo sutrikimo vietą pagal kompiuterio atmintyje saugomą informaciją ir pateikti šiuos duomenis per išorės sąsają;
 - 8) išderinimo strategija – 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 – taršos kontrolės įtaisas ar tokių įtaisų mazgas, kuriam taikomas atitinkamai transporto priemonei suteiktas tipo patvirtinimas;
 - 10) pakaitinis taršos kontrolės įtaisas – 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 straipsnio 25 punkte;
 - 11) transporto priemonės remonto ir priežiūros informacija – visa informacija, reikalinga transporto priemonės gedimų nustatymui, priežiūrai, patikrai, periodinei priežiūrai, remontui ir perprogramavimui, perkalibravimui ar nuotoliniam diagnostiniam palaikymui, kurią gamintojai pateikia įgaliotiems 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) gamintojas – asmuo ar įstaiga, kuri yra atsakinga įgaliotajai institucijai visais tipo patvirtinimo ar leidimo suteikimo proceso klausimais ir už tai, kad būtų užtikrinta gamybos atitiktis. Šis asmuo arba įstaiga neprivalo tiesiogiai dalyvauti visuose transporto priemonės, sistemos, sudėtinės dalies ar atskiro techninio vieneto tipo patvirtinimo procedūrų etapuose;
 - 13) nepriklausomas operatorius – 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;
 - 14) alternatyviuoju kuru varoma transporto priemonė – 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;
 - 15) standartinė masė – važiuoti parengtos transporto priemonės masė, atėmus tolygiai paskirstytą 75 kg vairuotojo masę ir pridėjus tolygiai paskirstytą 100 kg masę;
 - 16) klastojimas – transporto priemonės išmetamųjų teršalų kontrolės arba varomosios jėgos sistemos išjungimas arba pakeitimas, įskaitant bet kokią šių sistemų programinę įrangą arba kitus loginės kontrolės elementus, ko pasekoje (nepaisant ar tai daroma sąmoningai, ar nesąmoningai) pabloginama transporto priemonės išmetamųjų teršalų kiekio charakteristika.
- Komisija gali pritaikyti pirmos pastraipos 7 punkte pateiktą apibrėžtį, kad būtų atsižvelgta į OBD sistemų techninę pažangą. Ši priemonė, skirta iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, tvirtinama pagal 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

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 ir straipsnius, tipas yra patvirtintas pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones.
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 ir jo įgyvendinimo priemonėmis, pro išmetamąjį vamzdį būtų išmetamas iš tiesų ribotas teršalų kiekis visą normalų transporto priemonės veikimo laikotarpį esant įprastoms eksploatacinių 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 kategorijų transporto priemones: 160 000 km arba penkeri metai, atsižvelgiant į tai, kas įvyksta pirmiau;

- b) varikliams, įmontuotiems į N₂, N₃ kategorijų transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leistina masė neviršija 16 tonų, ir M₃ kategorijos I klasės, II klasės ir A klasės bei B klasės transporto priemonės, kurių didžiausia techniškai leistina masė neviršija 7,5 tonų: 300 000 km arba šešeri metai, atsižvelgiant į tai, kas įvyksta pirmiau;
- c) varikliams, įmontuotiems į N₃ kategorijos transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leistina masė didesnė kaip 16 tonų, ir M₃ kategorijos III klasės ir B klasės transporto priemonės, kurių didžiausia techniškai leistina masė didesnė kaip 7,5 tonos: 700 000 km arba septyneri metai, atsižvelgiant į tai, kas įvyksta pirmiau.

3. Komisija nustato specialią 1 bei 2 dalių įgyvendinimo tvarką ir reikalavimus. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, jį papildant, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

5 straipsnis

Reikalavimai ir bandymai

1. Gamintojai užtikrina, kad laikomasi I priede nustatytų išmetamų teršalų ribinių verčių.
2. Gamintojai įrengia transporto priemones ir variklius taip, kad visos sudedamosios dalys, galinčios daryti įtakos teršalų išmetimui, būtų suprojektuotos, sukonstruotos ir sumontuotos taip, kad įprastai naudojama transporto priemonė ar variklis atitiktų šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones.
3. Išmetamųjų teršalų kontrolės įrenginių veiksmingumą mažinančias išderinimo strategijas naudoti draudžiama.
4. Komisija patvirtina šio straipsnio įgyvendinimo priemones, įskaitant priemones, susijusias su:
- a) pro išmetamąjį vamzdį išmetamais teršalais, įskaitant mobilius teršalų kiekio matavimo sistemas, skirtas išmetamo faktinio teršalų kiekio tikrinimui, ne bandymų ciklo metu išmetamų teršalų kiekio tikrinimui ir ribojimui, kietųjų dalelių skaičiaus ribinių verčių nustatymu, išlaikant galiojančius griežtus aplinkos apsaugos reikalavimus, ir išmetamus teršalus esant tuščiajai eigai;
- 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) CO₂ išmetalais ir degalų suvartojimu;
- f) tipo patvirtinimų pratęsimų suteikimu;
- g) bandymų įranga;
- h) etaloniais degalais, pvz., benzinu, dyzelinu, dujiniais degalais ir biokuru, pvz., bioetanoliu, biodyzeliu ir biodujomis;
- i) variklio galios matavimais;
- j) tinkamu teršalų kontrolės įtaisų veikimu bei regeneravimu;
- k) specialiomis nuostatomis, kuriomis užtikrinamas tinkamas NO_x kontrolės priemonių veikimas; tokiomis nuostatomis užtikrinama, kad transporto priemonė nebus naudojama, jei NO_x kontrolės priemonės neveikia dėl, pvz., reikalingo reagento trūkumo, neteisingo išmetamųjų dujų recirkuliacijos arba išjungus tokį recirkuliaciją.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

6 straipsnis

Galimybė naudotis informacija

1. Gamintojai suteikia nepriklausomiems operatoriams galimybę neribotai ir vienodomis sąlygomis naudotis transporto priemonės OBD informacija, diagnostikos ir kita įranga, įrankiais, įskaitant atitinkamą programinę įrangą, ir transporto priemonės remonto bei priežiūros informacija.

Gamintojai teikia standartines, saugias ir nuotoline paslaugas ir užtikrina galimybę pripažintoms nepriklausomoms remonto įmonėms vykdyti veiksmus, susijusius su prieiga prie transporto priemonės saugumo sistemos.

Jei tipo patvirtinimas turi vykti keliais etapais, gamintojas, atsakingas už atitinkamo tipo patvirtinimą, yra taip pat atsakingas ir už remonto informacijos, susijusios su konkrečiu etapu, pranešimą ir galutiniam gamintojui, ir nepriklausomiems operatoriams. Galutinis gamintojas atsakingas už informacijos apie visą transporto priemonę pranešimą nepriklausomiems operatoriams.

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 6 ir 7 straipsniai taikomi *mutatis mutandis*.

Iki tol, kol nebus patvirtintas atitinkamas standartas, pvz., CEN rėmuose, transporto priemonės OBD ir remonto bei priežiūros informacija pateikiama taip, kad ja būtų lengva naudotis, ir tokiu būdu, kad būtų užtikrinta visiems vienoda prieiga.

Minėta informacija pateikiama gamintojų tinklalapiuose, o jei dėl informacijos pobūdžio to padaryti negalima – kita atitinkama forma.

2. Komisija nustato ir atnaujina techninius reikalavimus, susijusius su transporto priemonės OBD ir remonto bei priežiūros informacijos teikimo būdais, kad būtų įgyvendinama 1 dalis. Komisija turi atsižvelgti į dabartines informacijos technologijas, kuriamą transporto priemonių technologiją, dabartinius ISO standartus ir į galimybę, kad bus patvirtintas pasaulinis ISO standartas.

Komisija gali patvirtinti kitas reikiamas priemones 1 daliai įgyvendinti.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

7 straipsnis

Pareigos, susijusios su sistemomis, naudojančiomis sudegančiuosius reagentus

1. Transporto priemonių gamintojai, remonto įmonės ir naudotojai neklastoja sistemų, kurios naudoja sudegančius reagentus.

2. Transporto priemonių naudotojai užtikrina, kad transporto priemonės nebūtų naudojamos be sudegančio reagento.

8 straipsnis

Transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo galiojimo laikas

1. Nuo 2012 m. gruodžio 31 d. nacionalinės valdžios institucijos dėl priešasčių, susijusių su išmetamais teršalais, atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą naujiems transporto priemonių ar variklių tipams, kurie neatitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių.

Tipo patvirtinimo techniniai sertifikatai, kuriuose nurodomas išmetamų teršalų lygis 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 tiekiami Bendrijos rinkai.

2. Nuo 2013 m. gruodžio 31 d. nacionalinės valdžios institucijos naujų transporto priemonių, kurios neatitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių, atitikties sertifikatus laiko

negaliojančiais pagal Direktyvos 2007/46/EB 26 straipsnį ir dėl priešasčių, 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 ir jo įgyvendinimo priemonių, išskyrus atvejus, kai keičiamas jau naudojamos transporto priemonės variklis.

3. Nepažeidžiant šio straipsnio 1 ir 2 dalių ir įsigaliojus 4 straipsnio 3 dalyje, 5 straipsnio 4 dalyje ir 6 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje minėtoms įgyvendinimo priemonėms, nacionalinės valdžios institucijos neturi teisės dėl priešasčių, 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 šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių reikalavimus.

9 straipsnis

Valstybių narių įsipareigojimai, susiję su atsarginių dalių tipo patvirtinimu

Draudžiama parduoti ar transporto priemonėje įrengti naujus pakaitinius taršos kontrolės įtaisus, skirtus montuoti į pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones patvirtintas transporto priemones, jeigu jie yra ne to tipo, pagal kurį tipo patvirtinimas suteiktas pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones.

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 ir jo įgyvendinimo priemones.

Šios lengvatos taikomos visoms į atitinkamos valstybės narės rinką teikiamoms naujoms transporto priemonėms, atitinkančioms šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių reikalavimus. Tačiau jos taikomos ne ilgiau kaip iki 2013 m. gruodžio 31 d.

2. Įsigaliojus šio reglamento įgyvendinimo priemonėms, valstybės narės gali numatyti finansines lengvatas naudojamų transporto priemonių modifikavimui, kad jos atitiktų I priede nustatytas ribines vertes, taip pat šio reglamento nuostatų ir jo įgyvendinimo priemonių neatitinkančių transporto priemonių pašalinimui iš apyvartos.

3. 1 ir 2 dalyse nurodytos finansinės lengvatos kiekvieno tipo motorinei transporto priemonei neviršija techninių įtaisų, įmontuotų, kad būtų laikomasi I priede nustatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių, papildomų sąnaudų, įskaitant įmontavimo transporto priemonėje sąnaudas.

4. Komisija informuojama apie planus įvesti arba pakeisti 1 ir 2 dalyse nurodytas finansines lengvatas.

11 straipsnis

Sankcijos

1. Valstybės narės priima nuostatas dėl sankcijų už šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių nuostatų pažeidimus ir imasi visų priemonių, būtinų jų vykdymui užtikrinti. Nustatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės praneša Komisijai apie šias nuostatas iki 2011 m. vasario 7 d. ir nedelsiant – apie visus su jomis susijusius pakeitimus.

2. Gamintojų padaryti pažeidimai, dėl kurių taikomos sankcijos:

- a) suklastotų deklaracijų teikimas vykstant tvirtinimo procedūroms arba atšaukimo procedūroms;
- b) testo rezultatų klastojimas 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 prieigą prie informacijos.

Pažeidimu, už kurį taikomos sankcijos, laikomas gamintojų, remonto įmonių ir naudotojų padarytas išmetamo NO_x kiekio kontrolės sistemų klastojimas. Tai apima, pavyzdžiui, sistemų, naudojančių sudegantį reagentą, klastojimą.

Transporto priemonės naudotojo padarytu pažeidimu, už kurį taikomos sankcijos, laikomas transporto priemonės naudojimas be sudegančio reagento.

12 straipsnis

Naujas reikalavimų apibrėžimas

1. Pabaigus atitinkamas JTEEK Kietųjų dalelių matavimo programos, kuri vykdoma remiant Pasauliniam forumui trans-

porto priemonių reglamentavimui suderinti, dalis, Komisija, nemažindama aplinkos apsaugos Bendrijoje lygio:

a) kaip papildomą ypatingos svarbos teršalų kontrolės priemonę įveda kietųjų dalelių skaičiumi grindžiamas ribines vertes, nustatytas priklausomai pagal šiuo metu naudojamas technologijas, kuria būtų siekiama laikytis kietųjų dalelių masės ribinių verčių;

b) nustato kietųjų dalelių skaičiaus matavimo tvarką.

Komisija, nemažindama aplinkos apsaugos Bendrijoje lygio, prireikus taip pat nurodo NO₂ išmetamųjų teršalų ribinį dydį, taikomą papildomai prie bendro NO_x išmetamųjų teršalų. NO₂ išmetamųjų teršalų ribinių verčių dydis nustatomas vadovaujantis tuo metu egzistuojančių technologijų charakteristikomis.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. Komisija nustato europinio bandymo taikant pereinamųjų režimų ciklą (angl. ETC) ir europinio bandymo taikant nusistovėjusių režimų ciklą (angl. ESC), kaip apibūdinta Direktyvoje 2005/55/EB, bei pasaulio mastu suderinto bandymo taikant pereinamųjų režimų ciklą (angl. WHTC) ir pasaulio mastu suderinto bandymo taikant nusistovėjusių režimų ciklą (angl. WHSC) atitikties koeficientą, ir tuo tikslu adaptuoja ribines vertes. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

3. Komisija peržiūri procedūras, bandymus ir reikalavimus, nurodytus 5 straipsnio 4 dalyje, bei išmetamiems teršalams matuoti taikomus bandymų ciklus.

Jei nustatoma, kad šios procedūros, bandymai ir reikalavimai nebetinkami ar nebeatspindi faktinio pasaulyje išmetamųjų teršalų kiekio, jie atnaujinami taip, kad tinkamai atspindėtų išmetamus teršalus atliekant realų bandomąjį važiavimą keliuose. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *inter alia*, jį papildant, tvirtinamos pagal 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

4. Komisija peržiūri 3 straipsnio 2 punkte išvardytus teršalus. Jei Komisija nusprendžia, kad būtina reguliuoti papildomų teršalų išmetimą, ji pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą atitinkamai pakeisti šį reglamentą.

13 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Motorinių transporto priemonių techninis komitetas, įsteigtas pagal Direktyvos 2007/46/EB 40 straipsnio 1 dalį.

2. Jei daroma nuoroda į šią dalį, taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

14 straipsnis

Įgyvendinimas

Komisija iki 2010 m. balandžio 1 d. patvirtina įgyvendinimo priemones, nurodytas 4 straipsnio 3 dalyje, 5 straipsnio 4 dalyje, 6 straipsnio 2 dalyje ir 12 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose.

15 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 pakeitimai

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

1) 5 straipsnio 3 dalis iš dalies keičiama taip:

- i) po h punkto išbraukiamas žodis „ir“;
- ii) pridedamas šis punktas:
„j) variklio galios matavimais.“;

2) 14 straipsnio 6 dalis išbraukiama.

16 straipsnis

Direktyvos 2007/46/EB pakeitimai

Direktyvos 2007/46/EB IV, VI ir XI priedai iš dalies keičiami kaip nurodyta šio reglamento II priede.

17 straipsnis

Panaikinimas

1. Direktyvos 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB panaikinamos nuo 2013 m. gruodžio 31 d.

2. Nuorodos į panaikintas direktyvas laikomos nuorodomis į šį reglamentą.

18 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Jis taikomas nuo 2009 m. rugpjūčio 7 d. Tačiau 8 straipsnio 3 dalis ir 10 straipsnis taikomi nuo 2009 m. rugpjūčio 7 d., o II priedo 1 dalies a punkto i papunktis, 1 dalies b 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, 3 dalies d punkto i papunktis ir 3 dalies e punkto i papunktis taikomi nuo 2013 m. gruodžio 31 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 2009 m. birželio 18 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu
Pirmininkas
Š. FÜLE

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 ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM mass (mg/kWh)	KD ⁽²⁾ skaičius (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Pastaba:

PI = priverstinis uždegimas.

CI = uždegimas suspaudimu.

⁽¹⁾ Leistina NO₂ vertė, kuri yra NO_x ribinės vertės sudedamoji dalis, gali būti nustatyta vėliau.

⁽²⁾ Kiekybinis standartas turi būti nustatytas vėliau, tačiau ne vėliau kaip iki 2010 m. balandžio 1 d.

⁽³⁾ WHSC ir WHTC ribinės vertės, pakeičiančios su ESC ir ETC susijusias ribines vertes, bus nustatytos vėliau, kai bus nustatyti su dabartiniais ciklais (ESC ir ETC) susiję atitikties koeficientai, tačiau ne vėliau kaip iki 2010 m. balandžio 1 d.

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 ir 41 punktai išbraukiami;

ii) įterpiamas šis punktas:

Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	Nuoroda į Oficialųjį leidinį	Taikymas													
			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	Reglamentas (EB) Nr. 595/2009	OL L 188, 2009 7 18, p. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X ¹²	X ¹²	X ¹²						

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 ir 41 punktai išbraukiami;

ii) įterpiamas šis punktas:

	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	Nuoroda į 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	Reglamentas (EB) Nr. 595/2009	OL L 188, 2009 7 18, p. 1	A ¹²

2. VI priedo priedėlio lentelė iš dalies keičiama taip:

a) 40 ir 41 punktai išbraukiami;

b) įterpiamas šis punktas:

Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	Su pakeitimais, padarytais	Taikoma variantams
„41a Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (euro VI)/galimybė naudotis informacija	Reglamentas (EB) Nr. 595/2009“		

3. XI priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1 priedėlio lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 ir 41 punktai išbraukiami;

ii) įterpiamas šis punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	$M_1 \leq 2\,500$ (l) kg	$M_1 > 2\,500$ (l) kg	M_2	M_3
„41a	Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (euro VI)/galimybė naudotis informacija	Reglamentas (EB) Nr. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H“

b) 2 priedėlio lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 ir 41 punktai išbraukiami;

ii) įterpiamas šis 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	Reglamentas (EB) Nr. 595/2009	X	X	X	X	X	X“				

c) 3 priedėlio lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 ir 41 punktai išbraukiami;

ii) įterpiamas šis punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	M_1
„41a	Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (euro VI)/galimybė naudotis informacija	Reglamentas (EB) Nr. 595/2009	X“

d) 4 priedėlio lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 ir 41 punktai išbraukiami;

ii) įterpiamas šis 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	Reglamentas (EB) Nr. 595/2009	H	H	H	H	H“				

e) 5 priedėlio lentelė iš dalies keičiama taip:

i) 40 ir 41 punktai išbraukiami;

ii) įterpiamas šis punktas:

Punktas	Dalykas	Nuoroda į norminį aktą	N ₃ kategorijos savaeigis kranas
„41a	Sunkiųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai (euro VI)/galimybė naudotis informacija	Reglamentas (EB) Nr. 595/2009	V“