



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 21.12.2007
KOM(2007) 851 lõplik

2007/0295 (COD)

Ettepanek

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heidetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust

(komisjoni esitatud)

{SEC(2007)1718}

{SEC(2007)1720}

SELETUSKIRI

1) ETTEPANEKU TAUST

Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Ettepaneku eesmärk on kehtestada mootorsõidukite ehituse ühtlustatud eeskirjad, et tagada siseturu toimimine, kindlustades õhusaastet silmas pidades keskkonnakaitse kõrge taseme.

Euroopa Liidu ühtse turu nõuetekohaseks toimimiseks on vaja ühtsete normidega piirata mootorsõidukitest lähtuvaid õhusaasteainete heitkoguseid. Ühenduse tasandil rakendatava meetmega välditakse erinevusi eri liikmesriikide tootestandardites, mis põhjustavad siseturu killustumist ja tarbetute tõkete kehtestamist ühendusesisesele kaubandusele.

Liikmesriikidele ja nende kodanikele teevad muret õhusaastest tingitud ohud inimeste tervisele ja keskkonnale. Kuigi viimase aastakümne jooksul on õhukvaliteet paranenud, on kogu Euroopa Liidus endiselt märkimisväärseid õhukvaliteedi probleeme, eriti linnapiirkondades ja tiheasustusaladel.

Üldine taust

Euro IV heitkoguste piiranguid veoautodele ja bussidele kohaldatakse alates 9. novembrist 2006 ja Euro V heitkoguste piiranguid kohaldatakse mõlemal juhul uute tüübikinnitus¹ suhtes alates 1. oktoobrist 2008.

Kui raskeveokite heidete tasemete vähendamise põhimõtteid ei muudeta, tekib suur oht, et liikmesriikide püüded võtta ühepoolseid meetmeid võtta kahjustavad siseturu toimimist. Ka õhu halva kvaliteedi probleem Euroopa Liidus jääks püsima ja õhu saastatus kahjustaks ka edaspidi inimeste tervist.

Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid

Nõudeid raskeveokite ja mootorite heidetele reguleerib praegu direktiiv 2005/55/EÜ¹, mida rakendatakse direktiiviga 2005/78/EÜ².

Kooskõla Euroopa Liidu muude põhimõtete ja eesmärkidega

Ettepanek töötati välja programmi „Puhas õhk Euroopale“ (CAFE) raames, millega loodi tehniline baas õhusaaste vähendamise temaatilise strateegia³ ettevalmistamisele. CAFE

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/55/EÜ, 28. september 2005, liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, mis käsitlevad meetmeid, mida võetakse sõidukite diiselmootoritest eralduvate gaasiliste ja tahkete osakeste heitmete vastu ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest ottomootoritest eralduvate gaasiliste osakeste heitmete vastu (ELT L 275, 20.10.2005, lk 1).

² Komisjoni direktiiv 2005/78/EÜ, 14. november 2005, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/55/EÜ (liikmesriikide seaduste ühtlustamise kohta, mis käsitlevad meetmeid, mida võetakse sõidukite diiselmootoritest eralduvate gaasiliste ja tahkete osakeste heidete vastu ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest ottomootoritest eralduvate gaasiliste osakeste heidete vastu) ja muudetakse selle lisasid I, II, III, IV ja VI (ELT L 313, 29.11.2005, lk 1).

³ KOM (2005) 446 lõplik, 21.9.2005

raames hinnati heitkoguste taset, olemasolevat ja tuleviku õhu kvaliteeti ning õhu kvaliteedi parandamiseks võetavate edasiste meetmetega seotud kulusid ja neist saadavat kasu. Nende tulemuste põhjal määras komisjon kindlaks meetmed, mis tuleks võtta vajaliku õhu kvaliteedi taseme saavutamiseks. Euro IV on üks nendest paljudest meetmetest, mis on olulised osooni eellaste (näiteks lämmastikoksiidide - NO_x ja süsivesinike – HC) ning tahkete osakeste heidete vähendamiseks.

Ettepanek on täielikult kooskõlas Euroopa Liidu säästva arengu strateegia eesmärkidega ja annab olulise panuse Lissaboni strateegia eesmärkide saavutamisse.

2) KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine

Asjaomased teadusosalad ja eriteadmiste valdkonnad

Ettepaneku koostamiseks oli vaja analüüsida heitkoguste vähendamiseks kasutatavat sõidukite tehnoloogiat, ja heitkoguste piirväärtustega seotud Euro VI erinevate stsenaariumide elluviimisega kaasnevaid kulusid.

Kasutatud metoodika

Komisjoni talitused saatsid 2004. aastal huvirühmadele küsimustiku raskeveokite uute Euro VI heitkoguste piirmäärade kohta. Küsimustikus esitati mitu stsenaariumit uute piirväärtuste kohta ning selle eesmärk oli saada andmeid nende väärtuste saavutamiseks vajaliku tehnoloogia ja sellega kaasnevate kulude kohta. Küsimustiku vastuste läbivaatamisse kaasati sõltumatutest konsultantidest koosnev ekspertide rühm. Eesmärk oli hinnata ja kinnitada huvirühmade vastuseid ning jõuda ühisele seisukohale vajaliku tehnoloogia ja iga stsenaariumi kulude suhtes. Seda teavet kasutati selleks, et luua mudelid heitkoguste piirmääradega seotud erinevate stsenaariumide võimalike mõjude kohta.

Peamised organisatsioonid ja eksperdid, kellega konsulteeriti

Andmeid koguti mitmesugustelt autotööstuse huvirühmadelt ning need andmed koondas kokku konsultantide rühm Hollandis asuva organisatsiooni TNO juhtimisel.

Saadud ja kasutatud nõuannete kokkuvõte

Konsultantide rühm tegi kokkuvõtte huvirühmade esitatud andmetest kulude kohta. Komisjon kasutas konsultantide rühma aruannet heitkoguste piirväärtustega seotud erinevate stsenaariumide analüüsimisel. Eelistatud piirväärtused valiti välja nende tehnilise teostatavuse ja tasuvuse põhjal.

Ekspertiarvamuste avalikustamiseks kasutatud vahendid

Ekspertide rühma aruanne on kättesaadav ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraadi veebilehel⁴.

Mõju hindamine

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

Praegu on teostamisel mõju hindamine, mille käigus kaalutakse viite võimalikku põhimõtet:

- (1) *Senise poliitika põhimõtete muutmata jätmine*: raskeveokitele jäävad kehtima Euro V (muudetud direktiiv 2005/55/EÜ) heitkoguste piirväärtused.

Kui mootorsõidukite heitkoguste tasemete vähendamise põhimõtteid ei muudeta, on suur oht kahjustada siseturu toimimist. Rangemate heitkogusenormide puudumisel Euroopa tasandil hakkaksid liikmesriigid tõenäoliselt ise vastu võtma õigusakte või rakendama muid meetmeid, näiteks keelama teatavat tüüpi sõidukite sisenemise linnadesse või moodustama madala heitkoguste tasemega tsoone.

Õhu halva kvaliteedi probleem jääb Euroopa Liidus püsima, sest saastatud õhk kahjustab ka edaspidi inimeste tervist. Programm CAFE näitas, et hoolimata olukorra paranemisest saasteainete heitkoguste alal prognoositakse, et 2020. aastal mõjutab saastatud õhk inimeste tervist kogu Euroopa Liidus siiski märkimisväärselt.

Seepärast ei peeta seda võimalikku põhimõtet elujõuliseks.

- (2) *Reguleeriv lähenemine Euroopa tasandil*: kehtivate Euro V õigusaktide muutmine Euroopa Liidu tasandil uute Euro VI heitkoguste piirväärtuste kehtestamise teel.

Võrreldes stsenaariumiga, mille puhul senist poliitikat ei muudeta, on reguleerival lähenemisviisil selged eelised siseturu nõuetekohase toimimise tagamisel ja õhu kvaliteedi parandamisel. Sellega paraneb rahva tervis ja vähenevad seeläbi kulutused tervishoiule.

Reguleerival variandil võib olla kaudseid positiivseid mõjusid ELi tööstuse rahvusvahelisele konkurentsivõimele, eriti turgudel, kus kehtivad ranged keskkonnanõuded.

Selle lähenemise raames kaaluti võimalust kohaldada Euro VI staadiumi ühe sammuna või kahe sammuna, kuid arvestades avaliku arutelu käigus valdava enamuse vastajate avaldatud toetust otsustati kehtestada Euro VI staadium ühe sammuna.

Seega taotletakse ettepanekus reguleeriva lähenemisviisi rakendamist.

- (3) *Õigusaktide vastuvõtmine liikmesriikides*: liikmesriigid töötavad välja enda heitkogusenormid ja/või kehtestavad muud poliitilised meetmed (nt ajutised sõidupiiirangud sõidukitele, mis ei vasta rangematele normidele)

Sellel lähenemisel võib olla kahjustav mõju siseturu toimimisele näiteks kommertsveokite turu osas, kuid ka nende sõidukitega veetavate kaupade vabale liikumisele. Seepärast lükati see lähenemisviis tagasi.

- (4) *Liikmesriikide maksusoodustused*: liikmesriigid kehtestavad vabatahtlikult maksusoodustusi sõidukite suhtes, mis vastavad Euro V-ga võrreldes rangematele heitkoguste piirväärtustele.

Küsitav võib olla ka nende meetmete jätkusuutlikkus pikema aja vältel. Seepärast võib see põhimõte tekitada tootjatel keskkonnapuhtamate sõidukite nõudluse suhtes üsna suurt ebakindlust.

Peale selle võivad naaberriikide erinevat liiki soodustuste süsteemid tekitada etteaimamatuid piiriüleseid mõjusid nii sõidukite ostmise suundumustele kui ka õhu saastatusele. See võib ohustada sõidukite ühtse turu püsimist.

Seega ei tagata selle variandiga poliitiliste eesmärkide saavutamist ja see võib mõjutada siseturu toimimist isegi negatiivselt, vähendades kindlustunnet teatavat tüüpi sõidukite nõudluse suhtes.

Seepärast ei tuleks seda lähenemisviisi rakendada.

- (5) *Mittereguleeriv lähenemisviis*: iseregulatsioon autotööstuse võetavate kokkulepitud kohustuste kaudu vähendada uute sõidukite heitkoguseid.

Ei ole selge, kas endale võetavate kohustustega tagatakse teatava heitkoguste taseme saavutamine piisava kindlusega või võetud kohustuste rikkumise eest piisavate sanktsioonide kehtestamine. Peale selle ei ole selge, kas vabatahtlik lähenemisviis pakuks tööstusele, valitsustele või üldsusele täiendavaid eeliseid.

Heitkoguste eeskirjade Euro-seeriat rakendatakse laialdaselt paljudel uutel turgudel. Seepärast mõjutab Euroopa Liidus heitkoguste suhtes kehtestatud õigussüsteemi areng oluliselt kogu maailma. Üleminek reguleerivalt lähenemisviisilt vabatahtlikule häiriks seega ülemaailmset ühtlustamisprotsessi.

Seepärast mittereguleeriva lähenemisviisiga ei arvestata.

3) ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

Kavandatud meetmete kokkuvõte

Käesoleva määruse peamine eesmärk on muuta rangemaks sõidukite heitkogustes leiduvate tahkete osakeste (PM) ja lämmastikoksiidide (NO_x) piirmäärad.

Diiselmootoriga sõidukite tahkete osakeste heitkoguste massi tuleb vähendada 66 %. Kuigi selle heitkoguste madalama piirmääraga ei nähta ette konkreetse tehnoloogia kasutamist, nõutakse sellega faktiliselt diislikütuse tahkete osakeste filtrite (DPF) kasutuselevõtmist.

Seda tahkete osakeste jaoks valitud heitkoguste piirmäära saab täita avatud või suletud filtritega. Suletud filtrite eeliseks on see, et nad vähendavad tervisele eriti kahjulikuks peetavate ülipeente osakeste hulka. Vältimaks võimalust, et tulevikus töötatakse tahkete osakeste uue piirmäära täitmiseks välja avatud filtrid, mis lasevad läbi suurel hulgal ülipeeneid osakesi, on ette nähtud kehtestada hiljem uus norm, millega piiratakse atmosfääri paisatavate osakeste lubatud arvu. Praegu ei ole kohane kehtestada arvulist normi, sest ÜRO/Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programmi (PMP) raames alles viiakse läbi sellealast uuringut. ÜRO/Euroopa Majanduskomisjoni töörühm alles uurib seda küsimust. Kui PMP-programmi tulemused saavad teatavaks, tuleb kehtestada arvuline norm.

Diiselmootoriga sõidukitele kavandatakse NO_x vähendamist 80 %. Selle heitkoguse piirmäära täitmiseks oleks praeguste mootorite puhul vaja kohaldada mootorisisesid meetmeid (nt heitgaasitagastus – EGR) ja järeltöötlusseadmeid (nt valikulist katalüütilist redutseerimist – SCR). Ettepanek hõlmab ka ottomootorite heitkoguste vähendamist.

Ettepanekus sisaldub ka nõue, et veebilehtedel tuleks avaldada sõidukite pardadiagnostika (OBD) teave ning remondi- ja hooldusteave standardses vormis, mille töötab välja huvirühmade tehniline komitee (nn OASISE standard).

Ühtsete ülemaailmsete nõuete kehtestamine on oluline selleks, et vähendada autotööstuse testimiskulusid ja see tõstab Euroopa mootori- ja sõidukitootjate konkurentsivõimet. Seoses sellega kehtestatakse käesoleva ettepanekuga nõuded, mis on välja töötatud sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi UN-ECE WP.29 raames ning on seotud:

1. Ülemaailmsete ühtlustatud püsivate (WHSC) ja muutuvate (WHTC) sõidutsükli kasutamisega saasteainete heitkoguste hindamiseks.
2. Heitkoguste testimis- ja mõõtmismeetoditega.
3. Ülemaailmsete ühtlustatud sõidukite pardadiagnostika (WWH-OBD) süsteemidega

Ettepanekuga kehtestatakse ka heitgaaside järeltötluse komponentide, nagu näiteks katalüsaatorite ja diisliosakeste filtrite (DPFd) tüübikinnituse nõuded.

Õiguslik alus

Ettepaneku õiguslik alus on asutamislepingu artikkel 95.

Subsidiarsuse põhimõte

Subsidiarsuse põhimõte on kohaldatav, sest ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Ettepaneku eesmärke ei saa täielikult saavutatada liikmesriikide meetmetega, kuna tuleb vältida ühtse turu tõkete tekkimist, ning seetõttu, et õhusaaste mõjud on piiriülesed.

Atmosfääri mõõtmine näitab, et ühes liikmesriigis tekitatud saaste suurendab teises liikmesriigis mõõdetava saaste kogust, seega on õhusaaste probleemi lahendamiseks vajalik kooskõlastatud meetmete kohaldamine ELi tasandil.

Ettepaneku eesmärgid on paremini saavutatavad ühenduse meetmega, sest sellega välditakse siseturu killustumist, mis vastasel korral tekiks. Mootorsõidukite heitkoguste tasemele ühtsete normide kehtestamisega tagab ettepanek õhukvaliteedi paranemise Euroopa Liidus ja piire ületava õhusaaste probleemi vähendamise.

Seega vastab ettepanek subsidiarsuse põhimõttele.

Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanek vastab proportsionaalsuse põhimõttele, sest see ei lähe kaugemale, kui on vaja siseturu nõuetekohase toimimise tagamiseks, tagades samal ajal keskkonnakaitse kõrge taseme.

Ettepaneku mõju hindamise raames läbiviidud kulude-tulude analüüs näitab, et valitud heitkoguste piirväärtused toovad kasu ühiskonnale tervikuna.

Õigusakti valik

Kavandatav õigusakt on määrus. Muud õigusaktid ei oleks asjakohased järgmisel põhjusel:

- määruse kasutamist peetakse sobivaks sellepärast, et see tagab vajaliku kindluse täitmise suhtes, sest seda ei ole vaja liikmesriikide õigusaktidesse üle võtta.

Ettepanekus kasutatakse paralleelset lähenemisviisi, mida on kasutatud ka muudes õigusaktides, näiteks raskeveokite heiteid käsitlevas direktiivis⁵. Lähenemisviisi kohaselt toimub ettepaneku tegemine ja õigusakti vastuvõtmine kahel erineval, kuid paralleelsel viisil:

- esiteks kehtestavad Euroopa Parlament ja nõukogu kaasotsustamismenetluse teel EÜ asutamislepingu artiklil 95 põhinevas määruses põhisätted (ettepanek kaasotsustamismenetluseks);
- teiseks kehtestab komisjon koostöös regulatiivkomiteega vastuvõetavas määruses tehnilised tingimused põhisätete rakendamiseks (ettepanekomiteemenetluseks).

4) MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

5) TÄIENDAV TEAVE

Simulatsioon, katsejärg ja üleminekuperiood

Ettepanek sisaldab üldisi üleminekuperioode, et võimaldada sõidukitootjatele piisav üleminekuaeg.

⁵ Direktiiv 2005/55/EÜ (ELT L 275, 20.10.2005, lk 1), mida rakendatakse direktiiviga 2005/78/EÜ (ELT L 313, 29.11.2005, lk 1)

Lihtsustamine

Ettepanekus nähakse ette õigusaktide lihtsustamine.

Komisjoni teatises nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele pealkirjaga „Ühenduse õigustiku ajakohastamine ja lihtsustamine“⁶ nimetatakse ühe prioriteedina ühenduse õigusaktide lihtsustamisel mootorsõidukite tüübikinnituste süsteemi. Direktiivid 2005/55/EÜ, 2005/78/EÜ ja 2006/51/EÜ tunnistatakse kehtetuks. Lisaks sellele tunnistatakse kehtetuks mootorsõidukite mootori võimsust käsitlev direktiiv 80/1269/EMÜ⁷ ja selle muudatused ning selle tehnilised nõuded viiakse sisse käesolevasse ettepanekusse.

Ettepanekus nähakse ette (ELi või riigi tasandi) ametiasutuste haldusmenetluste lihtsustamine. Ettepanek kuulub komisjoni ühenduse õigustiku ajakohastamise ja lihtsustamise programmi ning seadusandlikku tööprogrammi viitenumbri 2007/ENTR/009.

Kehtivate õigusaktide kehtetuks tunnistamine

Ettepaneku vastuvõtmise tulemusena tunnistatakse kehtetuks kehtivaid õigusakte Seda on üksikasjalikult käsitletud ettepaneku artiklis 15.

Euroopa Majanduspiirkond

Pakutav õigusakt käsitleb Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimust ja peaks olema seetõttu seal kohaldatav.

⁶ KOM (2003) 71 lõplik, 11.2.2003

⁷ Nõukogu direktiiv 80/1269/EMÜ, 16. detsember 1980 mootorsõidukite mootori võimsust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46).

Ettepanek

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heidetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 95,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut⁸,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁹,

toimides vastavalt asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetlusele¹⁰

ning arvestades järgmist:

- (1) Siseturg on sisepiirideta ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine. Selleks on loodud põhjalik ühenduse mootorsõidukite tüübikinnituse süsteem. Seepärast on vaja ühtlustada mootorsõidukite tüübikinnitusele seoses heidetega esitatavad tehnilised nõuded, et vältida nõuete erinevusi liikmesriigiti ning tagada keskkonnakaitse kõrge tase.
- (2) Käesolev määrus on eraldiseisev õigusakt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv)¹¹) alusel kohaldatavas ühenduse tüübikinnitusmenetluses. Seepärast tuleks nimetatud direktiivi IV, VI ja XI lisasid vastavalt muuta.
- (3) Euroopa Parlamendi taotluse alusel on EÜ sõidukeid käsitlevates õigusaktides kasutusele võetud uus reguleeriv lähenemisviis. Seepärast peaks käesoleva määrusega kehtestama vaid põhisätted sõiduki heidete kohta, kusjuures tehnilised näitajad tuleb kehtestada komiteemenetluse järel võetavate rakendusmeetmetega.
- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2002. aasta otsusega nr 1600/2002/EÜ vastu võetud ühenduse kuuenda keskkonnaalase tegevusprogrammiga kehtestatakse vajadus vähendada saaste tasemeni, mis minimeerib kahjustavat mõju inimeste

⁸ ELT C , , lk .

⁹ ELT C , , lk .

¹⁰ EÜT C , , lk .

¹¹ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

tervisele, pöörates erilist tähelepanu tundlikele elanikegruppidele ja kogu keskkonnale. Ühenduse õigusaktidega on kehtestatud vajalikud normid välisõhu kvaliteedile inimeste ja eelkõige tundlike inimeste tervise kaitseks, samuti riigisiseste õhusaasteainete ülemmäärad. Programmi "Puhas õhk Euroopale" (CAFE) tulemusel võeti vastu õhusaastet käsitlev temaatiline strateegia¹². Üks temaatilise strateegia järeldusi on, et ELi õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamiseks on vaja transpordisektori (õhu-, mere- ja maismaatransport), kodumajapidamiste ning energia-, põllumajandus- ja tööstussektori heitkoguseid veelgi vähendada. Mootorsõidukite heitkoguste vähendamisele tuleb seega läheneda kui osale üldisest strateegiast. Euro VI normid on ühed meetmetest, mille eesmärk on vähendada tahkete osakeste ja osooni eellaste, nagu lämmastikoksiidide ja süsivesinike heitkoguseid.

- (5) ELi õhukvaliteedi eesmärkide saavutamiseks tuleb jätkata sõiduki heitgaaside koguse vähendamiseks. Selleks tuleb tööstusharule anda selget teavet tulevaste heitkoguse piirväärtuste kohta.
- (6) Õhukvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtuste ning riigisiseste õhusaasteainete ülemmäärade järgimiseks on eelkõige vaja vähendada raskeveokite lämmastikoksiidi heitkoguseid. Lämmastikoksiidi heitkoguste piirväärtuste kehtestamine varases staadiumis peaks tagama kogu Euroopa sõidukitootjatele kindlustunde pikaajaliseks planeerimiseks.
- (7) Heitkoguste normide kehtestamisel on tähtis arvesse võtta nende mõju turgude ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtete otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis väljendub uuenduste ergutamises, õhu kvaliteedi paranemises, tervishoiukulude vähenemises ja rahvastiku eluea pikenemises.
- (8) Siseturu toimimise parandamiseks, eelkõige kaupade vaba liikumise, asutamisvabaduse ja teenuste osutamise vabaduse kindlustamiseks on vaja tagada vaba ja standarditud juurdepääs sõidukite remonditeabele tehniliste andmete saamiseks ning tõhus konkurents sõidukite remondi ja teabeteenuste turul. Suur osa sellest teabest käsitleb pardadiagnostikasüsteeme ja nende koostoimet sõiduki muude süsteemidega. On vaja kehtestada tehnilised tingimused, millele peaksid tootjate veebilehed vastama, ning sihtmeetmed, et tagada väike- ja keskmise suurusega ettevõtetele (VKEdele) piisav juurdepääs teabele.
- (9) Komisjon peaks jälgima heiteid, mida veel ei reguleerita ja mis tekivad uue koostisega kütuste, uute mootoritehnoloogiate ja saastekontrollisüsteemide laialdasema kasutuselevõtu tulemusena, ning vajadusel esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku selliste heidete reguleerimiseks.
- (10) Tuleks julgustada alternatiivkütust kasutavate sõidukite kasutuselevõttu, mille lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste heitekogus on madal. Seega tuleks kehtestada süsivesinike, muude süsivesinikele kui metaan ja metaani piirväärtused.
- (11) Et tagada üliväikeste tahkete osakeste (PM 0,1 µm ja alla selle) heitkoguste vähendamine, peaks komisjonile andma volituse tahkete osakeste heitkoguste

¹² KOM(2005)0446, 21.9.2005.

arvulise arvestuse kasutuselevõtuks lisaks praegu kasutatavale massil põhinevale arvestusele. Tahkete osakeste heitkoguste arvuline arvestus peaks tuginema ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programmi tulemustele ja olema kooskõlas praeguste ambitsioonikate keskkonnaeesmärkidega.

- (12) Komisjon peaks kasutusele võtma ülemaailmsed ühtlustatud sõidutsüklid katsemenetluses, mis on aluseks heidete tüübikinnitust käsitlevatele EÜ määrustele. Tuleks kaalutleda ka kaasaskantavate heitkoguste mõõtmise süsteemide kasutamist töötavate sõidukite tegelike heitkoguste kontrollimiseks ja tsükli mittetöötava osa heidete (OCE) kontrollimenetluse kasutuselevõtmist.
- (13) Heitkoguste kontrollimisel sõiduki kasutamise ajal on tähtis roll pardadiagnostikasüsteemidel. Et tegelike heitkoguste kontrollimine on tähtis, peaks komisjon jälgima sellistele süsteemidele kehtestatud nõudeid ja kontrollimisvigade tolerantsi piirväärtusi.
- (14) Et jälgida kõnealuse sektori osa globaalses kasvuhoonegaaside (GHG) heites, peaks komisjon võtma kasutusele raskeveokite kütusetarbimise ja süsinikdioksiidi heitkoguste mõõtmise.
- (15) Et paremini kontrollida töötavate sõidukite tegelikke heitkoguseid, sealhulgas tsükli mittetöötava osa heiteid, ning soodustada kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrolli, tuleks kasutusele võtta katsetusmetoodika ja tehnilistele nõuetele vastavuse kontroll kaasaskantavate heitkoguste mõõtmise süsteeme (PEMS) kasutades.
- (16) Õhukvaliteedi eesmärkide täitmiseks peaks komisjon kehtestama ühtsed õigusnormid, et tagada piisav kontroll raskeveokite mootorite ja sõidukite tsükli mittetöötava osa heidete üle erinevate mootorite ja väliskeskkonna tingimuste korral.
- (17) Järeltöötlussüsteemi korralik toimimine konkreetselt NO_x puhul on kehtivate saasteainete heidete normide täitmise peamine eeldus. Sellega seoses tuleks kehtestada meetmed, mis tagaksid reaktiivide kasutamisel põhinevate süsteemide korraliku toimimise.
- (18) Liikmesriigid saavad finantssoodustuste abil kiirendada ühenduse tasandil vastuvõetud nõuetele vastavate sõidukite turuleviimist. Käesolev määrus ei tohiks mõjutada liikmesriikide õigust kasutada heitkoguseid ühe alusena mootorsõidukite maksude määramisel.
- (19) Liikmesriigid peaksid kehtestama trahvieeskirjad, mida kohaldatakse käesoleva määruse sätete rikkumise korral, ning tagama nende rakendamise. Need trahvid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (20) Direktiivis 80/1269/EÜ sisalduvad nõuded mootorsõidukite mootori võimsusele tuleb sisse viia käesolevasse määrusesse ja määrusesse (EÜ) nr 715/2007. Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 715/2007 vastavalt muuta ja direktiiv 80/1269/EÜ tuleb tunnistada kehtetuks.
- (21) Määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõige 6 tuleks kustutada, sest käesoleva määrusega tunnistatakse kehtetuks direktiiv, millele on viidatud. Seetõttu tuleks määrust (EÜ) nr 715/2007 vastavalt muuta.

- (22) Ühenduse õigussüsteemi lihtsustamiseks on asjakohane asendada kehtivad direktiivid määrusega. Määruste kasutamisega peaks olema tagatud üksikasjalike tehniliste sätete otsene kohaldatavus tootjatele, tüübikinnitusasutustele ja tehnilistele talitustele, samuti võimalus neid kiiresti ja tõhusalt ajakohastada. Kehtivad raskeveokite heiteid käsitlevad direktiivid 2005/55/EÜ, 2005/78/EÜ ja 2006/51/EÜ tuleks tunnistada kehtetuks.
- (23) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleb võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused¹³.
- (24) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitused kehtestada I lisas tahkete osakeste heitkoguste arvuline piirväärtus, määratleda NO₂ komponendi lubatud tase NO_x piirväärtuses, kehtestada erimenetlused, katsed ja nõuded tüübikinnituseks, samuti tahkete osakeste arvu mõõtmise kord, ja võtta meetmed tsükli mittetöötava osa heidete, sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse ning heidete mõõtmiseks kasutatavate katsetustsükli kohta. Et need meetmed on üldise reguleerimisalaga ja on ette nähtud käesoleva määruse täiendamiseks uute vähemoluliste osade lisamisega, tuleb need vastu võtta kooskõlas otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes a sätestatud õigusliku kontrollmenetlusega.
- (25) Et käesoleva määruse eesmärke, nimelt arendada välja siseturgu mootorsõidukite heidetele ühtsete tehniliste nõuete kehtestamise teel ning tagada sõltumatute ettevõtjate juurdepääs sõiduki remondi- ja hooldusteabele volitatud edasimüüjate ja remonditöökodadega võrdsel alusel, ei ole piisavalt võimalik saavutada liikmesriikide tasemel ning seetõttu on neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Samas artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe see määrus kaugemale, kui on vajalik nimetatud eesmärkide saavutamiseks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sisu

Käesoleva määrusega kehtestatakse ühtsed tehnilised nõuded mootorsõidukite, mootorite ja varuosade tüübikinnitusele seoses nende heidetega.

Peale selle kehtestatakse käesoleva määrusega eeskirjad kasutusel olevate sõidukite ja mootorite vastavuse kontrollimise, saastetõrjeseadmete kulumiskindluse, pardadiagnostikasüsteemide (OBD), kütusekulu, süsinikdioksiidi (CO₂) heidete ja diisliuitsu mõõtmise ning sõidukite pardadiagnostikasüsteemide andmete ning remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse kohta.

¹³ EÜT L184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L200, 22.7.2006, lk 11).

Artikkel 2

Reguleerimisala

Käesolev määrus on kohaldatav M1-, M2-, N1-, ja N2-kategooriate sõidukite (tuletatud massiga üle 2610 kg) suhtes, nagu on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ II lisas ja kõigi selles lisas määratletud M3- ja N3-kategooriate mootorsõidukite suhtes.

Käesoleva määruse kohaldamine ei piira määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaldamist.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „mootor” – sõiduki liikumapaneva jõu allikas, millele saab anda tüübikinnituse eraldi tehnilise seadmetikuna, nagu on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 3 punktis 25;
- (2) „gaasilised heited” – heitgaasid, mis koosnevad süsinikmonooksiidist, lämmastikoksiididest, väljendatuna lämmastikdioksiidi (NO₂) ekvivalendina, ja süsivesinikest;
- (3) „tahkete osakeste heited” – heitgaasi komponendid, mis kogutakse summutitorust väljuvate heitgaaside keskmiste koguste kontrollimise katsemenetluses kirjeldatud filtritesse pärast heitgaasi lahjendamist temperatuuril kuni 325 K (52 °C);
- (4) „summutitoru heitgaasid” – gaasiliste ja tahkete osakeste heited;
- (5) „karter” – mootori sees või väljaspool mootorit asuv ruum, mis on ühendatud karteripõhjaga sisemise või välimise torustiku abil, mille kaudu väljuvad gaasid ja aur;
- (6) „saastetõrjeseade” – sõiduki osad, mis reguleerivad ja/või piiravad summutitoru heitgaaside eraldumist;
- (7) „pardadiagnostikasüsteem ehk OBD-süsteem” – süsteem saaste kontrollimiseks, mis võimaldab kindlaks määrata rikke arvatava asukoha arvutimällu salvestatud veakoodi abil;
- (8) „katkestusstrateegia” – heidete kontrollistrateegia, mis vähendab heitekontrolli tõhusust väliskeskkonnas või mootori töötamise ajal, mis võib tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel või väljaspool tüübikinnituse katsemenetlust;
- (9) „originaal-saastetõrjeseade” – saastetõrjeseade või selliste seadmete koost, mille suhtes on asjaomasele sõidukile antud tüübikinnitus;

- (10) „varu-saastetõrjeseade” – saastetõrjeseade või selliste seadmete koost, mis on ette nähtud originaal-saastetõrjeseadme asendamiseks ja millele saab kinnituse anda eraldi seadmena, nagu see on kindlaks määratud direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 3;
- (11) „sõidukite remondi- ja hooldusteave” – kõik andmed sõidukite diagnoosimise, teenindamise, kontrollimise, perioodilise järelevalve, remondi, ümberprogrammeerimise või taaslähtestamise kohta, mille tootja esitab oma volitatud edasimüüjatele/remonditöökodadele; sealhulgas kõik nende andmete hilisemad muudatused ja täiendused. See teave sisaldab sõidukitele osade või seadmete paigaldamiseks nõutavat teavet;
- (12) „sõltumatu ettevõtja” – mootorsõidukite remondi ja hooldusega otseselt või kaudselt tegelev muu ettevõtja, v.a volitatud edasimüüjad ja remonditöökodad, eelkõige remontijad, remondiseadmete, tööriistade või varuosade tootjad või hulgimüüjad, tehnilise teabe kirjastajad, autoklubid, autoabi ettevõtjad, kontrollimis- ja katsetamisteenuseid pakuvad ettevõtjad ja alternatiivkütust kasutavate sõidukite seadmete paigaldajatele, tootjatele ja remontijatele koolitust pakuvad ettevõtjad;
- (13) „alternatiivkütuseid kasutav sõiduk” – sõiduk, mille konstruktsioon lubab töötada vähemalt üht liiki kütusega, mis on kas gaaskütus atmosfääritemperatuuril ja -rõhul või kütus, mille peamine koostisosa ei ole mineraalõli;
- (14) „tuletatud mass” – töökorras sõiduki mass, millest on lahutatud juhi ühtne mass 75 kg ning millele on liidetud ühtne mass 100 kg.

Artikkel 4

Tootjate kohustused

1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdivad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid, kõik ühenduses müüdivad või kasutuselevõetavad mootorid ja kõik uued varu-saastetõrjeseadmed, mis vajavad tüübikinnitust vastavalt artiklile 8 ja mida ühenduses müüakse või võetakse kasutusele, saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele.
2. Tootjad tagavad, et tootmise vastavuse, saastetõrjeseadmete kulumiskindluse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimisel järgitakse tüübikinnitusmenetlust.

Tootja võetavad tehnilised meetmed peavad tagama summutitoru heitgaaside tegeliku piiramise vastavalt käesolevale määrusele sõidukite normaalse kasutusaja jooksul normaalsetes kasutustingimustes.

Selleks peavad läbisõit ja periood, mille kohta saastetõrjeseadmete kulumiskindluse tüübikinnituse saamiseks tehtavad katsed ja kasutusel olevate sõidukite või mootorite nõuetele vastavuse kontrollimine tuleb läbi viia, olema järgmised:

- (a) 160 000 km või viis aastat, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena M1-, N1- ja M2-kategooria sõidukitesse sobivate mootorite puhul;

- (b) 300 000 km või kuus aastat, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena N2-, N3-kategooria sõidukitesse sobivate mootorite puhul, mille maksimaalne tehniliselt lubatav mass ei ületa 16 tonni ning M3 I klassi, II klassi ja A klassi ning B klassi sõidukitesse sobivate mootorite puhul, mille maksimaalne tehniliselt lubatav mass ei ületa 7,5 tonni;
 - (c) 700 000 km või seitse aastat, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena N3-kategooria sõidukitesse sobivate mootorite puhul, mille maksimaalne tehniliselt lubatav mass ületab 16 tonni ning M3 III klassi ja B klassi sõidukitesse sobivate mootorite puhul, mille maksimaalne tehniliselt lubatav mass ületab 7,5 tonni.
3. Komisjon kehtestab vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 39 lõikes 9 viidatud menetlusele erimenetlused ja nõuded käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 rakendamiseks.

Artikkel 5

Nõuded ja katsetused

1. Tootjad tagavad vastavuse I lisa sätestatud heitkoguse piirmääradele.
2. Tootjad varustavad mootorid ja sõidukid selliselt, et komponendid, mis võivad mõjutada heiteid, oleksid konstrueeritud, valmistatud ja kokku monteeritud selliselt, et mootor või sõiduk on normaalse kasutamise korral kooskõlas käesoleva määrusega.
3. Keelatud on kasutada katkestusstrateegiaid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust.
4. Komisjon võtab vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 39 lõikes 9 viidatud menetlusele meetmed käesoleva artikli rakendamiseks. Need meetmed on seotud:
 - (a) summutitorust väljuvate heitgaasidega, sealhulgas katsetsükli, tsükli mittetöötava osa heidete, tahkete osakeste arvu, tühikäigul väljuvate heidete, heitgaaside suitsususe ja saastetõrjeseadmete õige toimimise ja regenereerimisega;
 - (b) karteri heitgaasidega;
 - (c) OBD süsteemidega ja saastetõrjeseadmete tööomadustega kasutusel olevates sõidukites;
 - (d) saastetõrjeseadmete kulumiskindluse, varusaastetõrjeseadmete, kasutusel olevate mootorite ja sõidukite vastavuse kontrollimise, tootmise nõuetele vastavuse ja sõiduki tehnoseisundiga;
 - (e) süsinikdioksiidheidete ja kütusekuluga;
 - (f) tüübikinnituste laiendamise lubamisega;
 - (g) katseseadmetega;

- (h) etalonkütustega;
- (i) mootori võimsuse mõõtmisega;
- (j) erisätetega NOx kontrollimeetmete korraliku toimimise tagamiseks, nagu näiteks meetmed, millega tagatakse, et sõidukeid, mille puhul on NOx heitkoguste piirväärtuste järgimiseks vajalik reaktiivi kasutamine, ei saa kasutada ilma sellise reaktiivita.

Komisjon võib vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 39 lõikes 9 viidatud menetlusele võtta teisi meetmeid, mis on seotud erimenetluste, katsete ja nõuetega tüübikinnituseks.

Artikkel 6

Teabe kättesaadavus

1. Tootjad tagavad sõltumatutele ettevõtjatele pardadiagnostika (OBD) andmete ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe piiranguteta ja standardses vormis kättesaadavuse.

Kohaldatakse määruse (EÜ) nr 715/2007 artikleid 6 ja 7.

2. Komisjon kehtestab ja ajakohastab vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 39 lõikes 9 viidatud menetlusele käesoleva artikli lõike 1 rakendamiseks OBD andmete ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe esitamise tehnilised tingimused.

Komisjon võib vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 39 lõikes 9 viidatud menetlusele võtta teisi meetmeid, mis on vajalikud käesoleva artikli lõike 1 rakendamiseks.

Artikkel 7

Reaktiivi kasutavate süsteemidega seotud kohustused

1. Tootjad, remontijad ja sõidukite kasutajad ei tohi võltsida reaktiive kasutavaid süsteeme.
2. Sõidukite kasutajad tagavad, et sõidukit ei juhitaks ilma reaktiivi kasutamisetä.

Artikkel 8

Sõidukite ja mootorite tüübikinnituseks kohaldatav ajakava

1. Alates artikli 16 teise lõike esimeses lauses sätestatud kuupäevast keelduvad riigiasutused heidetega seotud põhjustel EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi mootoritele või sõidukitele, mis ei ole kooskõlas käesoleva määrusega.

Euro VI-le eelnevatele heitestaadiumidele vastavaid tüübikinnituse tehnilisi tunnistusi võib anda sõidukitele ja mootoritele, mida kavatakse kasutada kolmandatesse riikidesse eksportimiseks tingimusel, et need tunnistused kinnitavad selgelt, et kõnealuseid sõidukeid ja mootoreid ei saa viia ühenduse turule.

2. Alates 1. oktoobrist 2014 loevad riigiasutused direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 tähenduses kehtetuks nende uute sõidukite vastavustunnistuse, mis ei ole kooskõlas käesoleva määrusega ja keelavad heidetega seotud põhjustel nende registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.

Alates samast kuupäevast keelavad riigiasutused käesolevale määrusele mittevastavate uute mootorite, välja arvatud kasutusel olevate sõidukite varumootorid, müügi või kasutamise.

3. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 kohaldamist ja artikli 4 lõikes 3, artikli 5 lõike 4 esimeses alalõikes ja artikli 6 lõike 2 esimeses alalõikes viidatud rakendusmeetmete jõustumisel võivad riigiasutused tootja palvel mitte keelduda sõidukite heidetega seotud põhjustel EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukitele või mootoritele, mitte keelata uue sõiduki registreerimist, müüki või kasutuselevõttu ja uute mootorite müüki või kasutamist, kui asjaomased sõidukid või mootorid on kooskõlas käesoleva määrusega.

Artikkel 9

Liikmesriikide kohustused seoses varuosade tüübikinnitusega

Riigiasutused keelavad käesoleva määruse alusel tüübikinnituse saanud sõidukitele ettenähtud uute varusaastetõrjeseadmete müügi või paigaldamise, kui need seadmed ei ole seda tüüpi, millele on antud käesoleva määruse kohaselt tüübikinnitus.

Artikkel 10

Finantssoodustused

1. Käesoleva määruse rakendusmeetmete jõustumisel võivad liikmesriigid ette näha käesoleva määrusega kooskõlas olevate mootorsõidukite seeriatootmisele kohaldatavaid finantssoodustusi.

Need soodustused kehtivad kõikide käesolevale määrusele vastavate uute sõidukite suhtes, mida pakutakse müügiks asjaomase liikmesriigi turul. Kuid nende soodustuste kehtivus lõpeb hiljemalt 1. oktoobril 2014.

2. Käesoleva määruse rakendusmeetmete jõustumisel võivad liikmesriigid anda finantssoodustusi kasutusel olevate sõidukite ajakohastamiseks, et need vastaksid I lisas sätestatud heitkoguste piirväärtusele, ning käesolevale määrusele mittevastavate sõidukite lammutamiseks.
3. Lõigetes 1 ja 2 osatud finantssoodustused peavad olema igat tüüpi mootorsõidukite puhul väiksemad summa võrra, mis kulub I lisas märgitud heitkoguste piirväärtustele

vastamiseks kasutusele võetud tehnilistele seadmetele, kaasa arvatud seadmete sõidukile paigaldamise kulu.

4. Lõigetes 1 ja 2 viidatud finantssoodustuste algatamise või muutmise kavadest tuleb komisjoni teavitada.

Artikkel 11

Trahvid

1. Liikmesriigid kehtestavad õigusaktidega trahvid käesoleva määruse sätete rikkumise eest ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Trahvid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad komisjonile neist õigusaktidest hiljemalt [KUUPÄEV kaheksateistkümmne kuu jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest] ja annavad viivitamata teada kõikidest nende hilisematest muudatustest.
2. Karistatavad tootjatepoolsed rikkumised on:
 - (a) valeandmete esitamine tüübikinnituse andmise menetlusel või tühistamiseni viival menetlusel;
 - (b) tüübikinnituse saamiseks või kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimiseks katsetulemuste võltsimine;
 - (c) selliste andmete või tehniliste kirjelduse esitamisest hoidumine, mis võib tuua kaasa tüübikinnituse andmisest keeldumise või tühistamise;
 - (d) katkestusstrateegiate kasutamine;
 - (e) teabele juurdepääsu tagamisest keeldumine.

Tootjate, remontijate ja sõidukite kasutajate toimepandud karistatav rikkumine on ka reaktiive kasutavate süsteemide võltsimine.

Sõidukite kasutajate poolt toimepandud karistatav rikkumine on ka ilma reaktiivita sõiduki juhtimine.

Artikkel 12

Piirväärtuste ümbermääratlemine

1. Pärast seda, kui sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi egiidi all läbiviidava ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programm lõpule jõuab, võtab komisjon ühenduse keskkonnakaitse taset vähendamata järgmised meetmed:
 - (a) kehtestab tahkete osakeste heitkoguste arvulise piirväärtuse ja määratleb vajadusel NO₂ komponendi lubatud taseme NO_x piirväärtuses kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ artikli 39 lõikega 2;

- (b) võtab vastu tahkete osakeste arvu mõõtmiskorra.
2. Komisjon määrab korrelatsioonitegurid direktiivis 2005/55/EÜ kirjeldatud Euroopa siirdekatsesükli ja Euroopa statsionaarse katse tsükli vahel ning ülemaailmsete ühtlustatud püsivate ja muutuvate sõidutsükli vahel ning kohandab piirväärtused vastavalt.
 3. Komisjon jälgib artikli 5 lõikes 4 viidatud menetlusi, katseid ja nõudeid, samuti heidete mõõtmiseks kasutatavaid katsesükleid.

Kui leitakse, et need menetlused, katsed, nõuded ja katsesüklid ei ole enam piisavad või ei kajasta enam tegelikke heitkoguseid, kohandatakse neid nii, et nad peegeldaksid piisavalt tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid.
 4. Komisjon jälgib artikli 3 lõikes 2 loetletud saasteaineid. Kui komisjon järeldab, et on asjakohane reguleerida täiendavate saasteainete heitkoguseid, muudab ta käesolevat määrust vastavalt.

Artikkel 13

Määruse (EÜ) nr 715/2007 muutmine

Määrust (EÜ) nr 715/2007 muudetakse järgmiselt:

1. Artikli 5 lõiget 3 muudetakse järgmiselt:
 - (i) pärast punkti h tühistatakse sõna „ja”;
 - (ii) lisatakse järgmine punkt j:
„(j) mootori võimsuse mõõtmisega”.
2. Artikli 14 lõige 6 tühistatakse.

Artikkel 14

Direktiivi 2007/46/EÜ muudatused

Direktiivi 2007/46/EÜ IV, VI ja IX lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 15

Kehtetuks tunnistamine

1. Nõukogu direktiiv 80/1269/EMÜ, komisjoni direktiivid 88/195/EMÜ, 97/21/EÜ, 1999/99/EÜ ja 2005/78/EÜ ning direktiiv 2005/55/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 1. oktoobrist 2014.

2. Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele tõlgendatakse viidetena käesolevale määrusele.

Artikkel 16

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Määrust kohaldatakse alates 1. aprillist 2013, kuid artikli 8 lõiget 3 ja artiklit 10 kohaldatakse nende jõustumisest alates ning II lisa punkte 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) ja 3(d)(i) kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2014.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Brüssel, [...]

Euroopa Parlamendi nimel
eesistuja

Nõukogu nimel
eesistuja

ILISA

Euro VI kohased heitkoguste piirväärtused

	Piirväärtused							
	(CO) (mg/km)	Kogu süsivesinik e mass THC (mg/km)	Mittemeta ansete süsivesini ke mass NMHC (mg/km)	CH ₄ (mg/km)	NO _x (3) (mg/km)	NH ₃ (ppm)	Tahkete osakeste mass PM (mg/km)	Tahket e osakest e (1) arv PM (mg/k m)
Euroop a statsio naarne katse tsükkel ESC (CI)	1500	130			400	10	10	
Euroop a siirdek atsetsü kkel ETC (CI)	4000	160			400	10	10	
Euroop a siirdek atsetsü kkel ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
Ülema ailmse d ühtlust atud püsiva d sõiduts üklid								

WHSC (2)								
Ülema ailmse d ühtlust atud muutu vad sõiduts üklid WHTC (2)								

Märkus:

PI = ottomootor,

CI = diiselmootor

(1) Arvuline norm määratakse kindlaks hiljem.

(2) Ülemaailmsete ühtlustatud püsivate ja muutuvate sõidutsüklite piirväärtused võetakse kasutusele hiljem, kui on määratud korrelatsioonitegurid praeguste Euroopa statsionaarse katse tsükli ja Euroopa siirdekatsetsykli vahel.

(3) NO₂ komponendi lubatud taseme NO_x piirväärtuses võib kindlaks määrata hiljem.

II LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ muudatused

Direktiivi 2007/46/EÜ muudetakse järgmiselt:

1. IV lisa I osa muudetakse järgmiselt:

(a) tabelit muudetakse järgmiselt:

(i) punkt 40 kustutatakse;

(ii) lisatakse järgmine punkt 41a:

Teema	Viide õigusaktile	Viide Euroopa Liidu Teatajale	Kohaldatavus											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
41a Heitkogused (Euro VI) raskeveokid/teabe kättesaadavus	[EÜ] nr .../... lisada käesoleva määruse number]	[L..., ..., p...lisada viide käesolevale määrusele]	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X						

(iii) lisatakse järgmine märkus:

^{..12}

Tüübikinnituseta sõidukite puhul, mille tuletatud mass on üle 2610 kg (tootja taotlusel ja tingimusel, et nende tuletatud mass ei ületa 2840 kg) määruse EÜ nr 715/2007 alusel.“

(b) liite tabelit muudetakse järgmiselt:

(i) punkt 40 kustutatakse;

(ii) lisatakse järgmine punkt 41a:

	Teema	Viide õigusaktile	Viide Euroopa Liidu Teatajale	M ₁
41a	Heitkogused (Euro VI) raskeveokid, välja arvatud hulk pardadiagnostikasüsteemidega (OBD) seotud nõudeid ja teabe kättesaadavus/Teabe kättesaadavus	[EÜ] nr .../... lisada käesoleva määruse number]	[L..., ..., p...lisada viide käesolevale määrusele]	A

2. VI lisa liite tabelit muudetakse järgmiselt:

(a) punkt 40 kustutatakse;

(b) lisatakse järgmine punkt 41a:

Teema	Viide õigusaktile	Muudetud aktiga	Kohaldatav järgmiste variantide suhtes
41a Heitkogused (Euro VI) raskeveokid/teabe kättesaadavus	[EÜ] nr .../... <i>lisada käesoleva määruse number</i>]		

3. XI lisa muudetakse järgmiselt:

(a) 1. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

(i) punkt 40 kustutatakse;

(ii) lisatakse järgmine punkt 41a:

Nr	Teema	Viide õigusaktile	$M_1 \leq 2\,500^1$ kg	$M_1 > 2\,500^1$ kg	M_2	M_3
41a	41a Heitkogused (Euro VI) raskeveokid/teabe kättesaadavus	[EÜ] nr .../... <i>lisada käesoleva määruse number</i>]	G+H	G+H	G+H	G+H

(b) 2. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

(i) punkt 40 kustutatakse;

(ii) tabelisse lisatakse järgmine punkt 41a:

Nr	Teema	Viide õigusaktile	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
41a	41a Heitkogused (Euro VI) raskeveokid/teabe kättesaadavus	[EÜ] nr .../... <i>lisada käesoleva määruse number</i>]	X	X	X	X	X	X				

(c) 4. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

(i) punkt 40 kustutatakse;

(ii) lisatakse järgmine punkt 41a:

Nr	Teema	Viide õigusaktile	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a	41a Heitkogusd (Euro VI) raskeveokid/teabe kättesaadavus	[EÜ) nr .../... <i>lisada</i> <i>käesoleva</i> <i>määruse</i> <i>number</i>]	H	H	H	H	H				

(d) 5. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

(i) punkt 40 kustutatakse;

(ii) lisatakse järgmine punkt 41a:

Nr	Teema	Viide õigusaktile	N ₃ -kategoria liikurkraana
41a	41a Heitkogusd (Euro VI) raskeveokid/teabe kättesaadavus	[EÜ) nr .../... <i>lisada</i> <i>käesoleva</i> <i>määruse</i> <i>number</i>]	X