

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

► **B**

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 715/2007,

20. juuni 2007,

mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõidautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 171, 29.6.2007, lk 1)

Muudetud:

Euroopa Liidu Teataja

		nr	lehekülg	kuupäev
► <u>M1</u>	Komisjoni määrus (EÜ) nr 692/2008, 18. juuli 2008	L 199	1	28.7.2008
► <u>M2</u>	Komisjoni määrus (EL) nr 566/2011, 8. juuni 2011	L 158	1	16.6.2011



**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ)
nr 715/2007,**

20. juuni 2007,

mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega 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 ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Siseturg on sisepiirideta ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine. Sel eesmärgil on nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiviga 70/156/EMÜ (liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta) ⁽³⁾ kehtestatud põhjalik ühenduse tüübikinnituste süsteem mootorsõidukitele. Seepärast on vaja ühtlustada mootorsõidukite tüübikinnitusele seoses heitmetega esitatavad tehnilised nõuded, et vältida nõuete erinevusi liikmesriigiti ning tagada keskkonnakaitse kõrge tase.
- (2) Käesolev määrus on üks paljudest eraldiseisvatest õigusaktidest direktiivi 70/156/EMÜ põhjal kehtestatavas ühenduse tüübikinnitustmenetluses. Seepärast tuleks nimetatud direktiivi vastavalt muuta.
- (3) Euroopa Parlamendi taotluse alusel on ELi sõidukeid käsitlevates õigusaktides kasutusele võetud uus reguleeriv lähenemisviis. Seepärast esitatakse käesolevas määruses sõidukite heitmete kohta põhisätted, kuid tehnilised tingimused sätestatakse komiteemenetlustega vastuvõetavate rakendusmeetmetega.

⁽¹⁾ ELT C 318, 23.12.2006, lk 62.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 13. detsembri 2006. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 30. mai 2007. aasta otsus.

⁽³⁾ EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/96/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 81).

▼B

- (4) 2001. aasta märtsis käivitas komisjon programmi „Puhas õhk Euroopale” (CAFE), mille põhielemendid on esitatud 4. mai 2005. aasta teatises. Selle tulemusena on vastu võetud 21. septembri 2005. aasta teatis õhusaaste vähendamise temaatilise strateegia kohta. 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 5 ja Euro 6 standardid on ühed meetmetest, mille eesmärk on vähendada tahkete osakeste ja osooni eellaste, nagu lämmastikoksiidide ja süsivesinike heitkoguseid.
- (5) ELi õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamine nõuab jätkuvaid jõupingutusi sõidukite heitkoguste vähendamiseks. Seetõttu tuleks tööstusele anda selget teavet tulevaste heitkoguste piirväärtuste kohta. Seetõttu sisaldab käesolev määrus lisaks Euro 5-le ka Euro 6 heitkoguste piirväärtusi.
- (6) Diiselmootoriga sõidukite lämmastikoksiidi heitkoguste oluline vähendamine on eriti vajalik õhu kvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtustele vastamiseks. Selleks tuleb saavutada ambitsioonikad piirväärtused Euro 6 staadiumis, ilma kohustuseta loobuda diiselmootorite eelistest seoses kütusekulu ning süsivesinike ja süsinikmonooksiidi heitkogustega. Nimetatud suuna kindlaksmääramine lämmastikoksiidi heitkoguste vähendamiseks varajases staadiumis tagab sõidukitootjatele pikaajalise, üleeuroopalise plaanimiskindluse.
- (7) Heitkoguste normide kehtestamisel on oluline võtta arvesse nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtetele tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis väljendub uuenduste ergutamises, õhu kvaliteedi paranemises, tervishoiukulude vähenemises ja keskmise eluea pikenemises, samuti üldises mõjus süsinikdioksiidi heitmetele.
- (8) Siseturu toimimise parandamiseks, eriti mis puudutab kaupade vaba liikumist, asutamisevabadust ja teenuste osutamise vabadust, on vaja tagada vaba juurdepääs sõidukite remonditeabele standardse vormi kaudu, mida saab kasutada tehnilise teabe hankimiseks, ja tõhus konkurents sõidukite remondi- ja hooldusteabe teenuste turul. Suur osa sellest teabest käsitleb pardadiagnostikasüsteeme (OBD) ja nende koostoimet sõiduki muude süsteemidega. On vaja kehtestada tehnilised tingimused, millele peaksid tootjate veebilehed vastama, koos sihtmeetmetega väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEd) mõistliku juurdepääsu tagamiseks. Sidusrühmade osalusel kokku lepitud

▼B

ühtsed standardid nagu OASIS ⁽¹⁾ vorm võivad lihtsustada teabevahetust tootjate ja teenuseosutajate vahel. Seetõttu on kohane esialgu nõuda OASIS vormi tehniliste tingimuste kasutamist ja paluda komisjonil taotleda, et CEN/ISO arendaks nimetatud vormi edasi standardiks, eesmärgiga OASIS vorm sobival ajal välja vahetada.

- (9) Mitte hiljem kui neli aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva peaks komisjon kogu sõidukite remondi- ja hooldusteabe juurdepääsu süsteemi toimimise üle vaatama, et määrata kindlaks, kas oleks asjakohane koondada kõik sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust reguleerivad sätted tüübikinnituse muudetud raamdirektiivi. Kui sätted, mis reguleerivad kogu sõidukeid käsitleva teabe kättesaadavust, koondatakse nimetatud direktiivi, tuleks käesoleva määruse vastavad sätted kehtetuks tunnistada, kui säilitatakse olemasolevad õigused remondi- ja hooldusteabe kättesaadavusele.
- (10) Komisjon peaks jälgima heitmeid, mida veel ei reguleerita ja mis tekivad uue koostisega kütuste, uute mootoritehnoloogiate ja saastekontrollisüsteemide laialdasema kasutuselevõtu tulemusena ning vajaduse korral esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku selliste heitmete reguleerimiseks.
- (11) Et hõlbustada alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite, millel võivad olla madalad lämmastikoksiidi ja tahkete osakeste heitkogused, kasutuselevõttu ja neid kasutuses hoida ning samal ajal ergutada bensiinil töötavate sõidukite heitkoguste vähendamist, kehtestatakse käesoleva määrusega eraldi piirväärtused kõigile süsivesinikele ja kõigile teistele süsivesinikele peale metaani.
- (12) Tuleks jätkata jõupingutusi, et rakendada rangemaid heitkoguste piirmäärasid, sealhulgas vähendada süsinikdioksiidi heitkoguseid, ja tagada, et need piirmäärad oleksid seotud sõidukite tegelike tulemustega nende kasutamise ajal.
- (13) Et tagada ülipeente tahkete osakeste (PM 0,1 µm ja alla selle) heitkoguste vähendamine, peaks komisjon võimalikult kiiresti vastu võtma ja hiljemalt Euro 6 jõustumisel kehtestama tahkete osakeste heitkoguste arvilise arvestuse 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 keskkonnanäesmärkidega.

⁽¹⁾ Struktureeritud teabe standardite edendamise organisatsioon

▼B

- (14) Et saavutada tahkete osakeste heitkoguste massi ja arvu mõõtmiste parem korratavus, peaks komisjon vastu võtma uue mõõtmismenetluse, mis asendaks praeguse. See peaks toimuma võimalikult kiiresti ning hiljemalt Euro 6 jõustumisel. Uus mõõtmismenetlus peaks põhinema ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programmi tulemustel. Uue mõõtmismenetluse rakendamisel tuleks ümber kalibreerida käesoleva määrusega kehtestatud tahkete osakeste massi heitkoguste piirmäärad, sest uue menetlusega registreeritakse väiksem mass kui praegusega.
- (15) Komisjon peaks jälgima vajadust vaadata läbi uus Euroopa sõidutsüklil kui katsemenetlus, millel põhinevad EÜ tüübikinnitusute heitkoguseid reguleerivad eeskirjad. Sõidukite tehnilistes jm andmetes ja juhtide käitumises toimunud muutuste kajastamiseks võib osutuda vajalikuks katsetamistsükleid uuendada või asendada. Läbivaatamine võib olla vajalik selleks, et tagada tegelike heitkoguste vastavus nendele, mis on mõõdetud tüübikinnitusute ajal. Samuti tuleks kaaluda heitkoguse mõõtmise kaasaskantavate süsteemide kasutamist ja reguleerimisel mõiste „mitte üle” kasutuselevõtmist.
- (16) Heitkoguste kontrollimisel sõiduki kasutamise ajal on tähtis roll OBDdel. Et tegelike heitkoguste kontrollimine on tähtis, peaks komisjon jälgima sellistele süsteemidele kehtestatud nõudeid ja kontrollimisvigade tolerantsi piirväärtusi.
- (17) Standarditud meetod sõidukite kütusekulu ja süsinikdioksiidi heitmete mõõtmiseks on vajalik selleks, et hoida ära tehniliste tõkete tekkimine liikmesriikide vahelises kaubanduses. Peale selle on vaja tagada ka tarbijate ja kasutajate varustamine objektiivse ja täpse teabega.
- (18) Enne tulevase heitkoguste normi kohta ettepaneku koostamist peaks komisjon käivitama uuringud eesmärgiga teha kindlaks, kas sõidukikategooriate jätkuv jaotamine rühmadeks on endiselt vajalik ja kas massi suhtes neutraalseid heitkoguste piirväärtusi saab kohaldada.
- (19) Liikmesriigid peaksid saama finantssoodustuste abil kiirendada ühenduse tasandil vastuvõetud nõuetele vastavate sõidukite turuleviimist. Siiski peaksid sellised soodustused vastama asutamislepingu sätetele, eelkõige riigiabi reguleerivatele eeskirjadele. See on vajalik siseturu moonutuste vältimiseks. Käesolev määrus ei tohiks mõjutada liikmesriikide õigust kasutada heitkoguseid ühe alusena mootorsõidukite maksude määramisel.

▼B

- (20) Kuna sõidukite heitmete ja kütusekulu alane seadusandlus on kujunenud välja rohkem kui 35 aasta jooksul ja koosneb praegu rohkem kui 24 direktiivist, on soovitatav asendada need direktiivid uue määrase ja mitme rakendusmeetmega. Määrus tagab üksik- asjalike tehniliste sätete otsese kohaldatavuse tootjatele, tüübikinnitusasutustele ja tehnilistele talitustele, samuti võimaluse neid palju kiiremini ja tõhusamalt ajakohastada. Direktiivid 70/220/EMÜ, ⁽¹⁾ 72/306/EMÜ, ⁽²⁾ 74/290/EMÜ, ⁽³⁾ 80/1268/EMÜ, ⁽⁴⁾ 83/351/EMÜ, ⁽⁵⁾ 88/76/EMÜ, ⁽⁶⁾ 88/436/EMÜ, ⁽⁷⁾ 89/458/EMÜ, ⁽⁸⁾ 91/441/EMÜ, ⁽⁹⁾ 93/59/EMÜ, ⁽¹⁰⁾ 94/12/EÜ, ⁽¹¹⁾

⁽¹⁾ Nõukogu 20. märtsi 1970. aasta direktiiv 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 76, 6.4.1970, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2003/76/EÜ (ELT L 206, 15.8.2003, lk 29).

⁽²⁾ Nõukogu 2. augusti 1972. aasta direktiiv 72/306/EMÜ sõidukite diiselmootorite heitmete vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 190, 20.8.1972, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2005/21/EÜ (ELT L 61, 8.3.2005, lk 25).

⁽³⁾ Nõukogu 28. mai 1974. aasta direktiiv 74/290/EMÜ, millega kohandatakse tehnika arenguga nõukogu direktiivi 70/220/EMÜ ottomootoriga mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 159, 15.6.1974, lk 61). Direktiivi on muudetud direktiiviga 2006/101/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 238).

⁽⁴⁾ Nõukogu 16. detsembri 1980. aasta direktiiv 80/1268/EMÜ mootorsõidukite süsinikdioksiidi heitmete ja kütusekulu kohta (EÜT L 375, 31.12.1980, lk 36). Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/3/EÜ (ELT L 49, 19.2.2004, lk 36).

⁽⁵⁾ Nõukogu 16. juuni 1983. aasta direktiiv 83/351/EMÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite ottomootorite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 197, 20.7.1983, lk 1).

⁽⁶⁾ Nõukogu 3. detsembri 1987. aasta direktiiv 88/76/EMÜ, millega muudetakse direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise osas (EÜT L 36, 9.2.1988, lk 1).

⁽⁷⁾ Nõukogu 16. juuni 1988. aasta direktiiv 88/436/EMÜ, millega muudetakse direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite mootorite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (Diiselmootoritest väljapaisatavate tahkete osakeste heitkoguste piiramine) (EÜT L 214, 6.8.1988, lk 1).

⁽⁸⁾ Nõukogu 18. juuli 1989. aasta direktiiv 89/458/EMÜ, millega muudetakse alla 1,4-liitrise autode Euroopa heitmenormide osas direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 226, 3.8.1989, lk 1).

⁽⁹⁾ Nõukogu 26. juuni 1991. aasta direktiiv 91/441/EMÜ, millega muudetakse direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 242, 30.8.1991, lk 1).

⁽¹⁰⁾ Nõukogu 28. juuni 1993. aasta direktiiv 93/59/EMÜ, millega muudetakse direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 186, 28.7.1993, lk 21).

⁽¹¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. märtsi 1994. aasta direktiiv 94/12/EÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavate meetmete kohta (EÜT L 100, 19.4.1994, lk 42).

▼B

96/69/EÜ, ⁽¹⁾ 98/69/EÜ, ⁽²⁾ 2001/1/EÜ, ⁽³⁾ 2001/100/EÜ ⁽⁴⁾ ja 2004/3/EÜ ⁽⁵⁾ tuleks seetõttu kehtetuks tunnistada. Samuti peaksid liikmesriigid tunnistama kehtetuks õigusaktid, mis on vastu võetud kehtetuks tunnistatud direktiivide ülevõtmiseks.

- (21) Et selgitada sõidukite heitmeid käsitlevate õigusaktide reguleerimisala, tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. septembri 2005. aasta direktiivi 2005/55/EÜ (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) ⁽⁶⁾ muuta nii, et see hõlmaks kõiki raskeveokeid, selgitades seega, et käesolev määrus käsitleb väikesõidukeid.
- (22) Sujuva ülemineku tagamiseks kehtivatelt direktiividelt käesolevale määrusele tuleks edasi lükata käesoleva määruse kohaldamine teatava ajavahemiku võrra alates selle jõustumisest. Siiski peaks tootjatel olema selle ajavahemiku jooksul võimalik valida, kas taotleda sõidukite tüübikinnitust kehtivate direktiivide või käesoleva määruse põhjal. Peale selle peaksid finantssoodustusi reguleerivad sätted olema kohaldatavad kohe pärast käesoleva määruse jõustumist. Kehtivate direktiivide põhjal antud tüübikinnituste kehtivust käesoleva määruse jõustumine ei mõjuta.
- (23) Sujuva ülemineku tagamiseks kehtivatelt direktiividelt käesolevale määrusele, tuleks Euro 5 staadiumis näha ette teatud erandid kindlateks sotsiaalseteks vajadusteks ette nähtud sõidukitele. Need erandid peaksid Euro 6 staadiumi jõustumisel kehtetuks muutuma.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/69/EÜ, millega muudetakse direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 282, 1.11.1996, lk 64).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/69/EÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavate meetmete kohta (EÜT L 350, 28.12.1998, lk 1).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. jaanuari 2001. aasta direktiiv 2001/1/EÜ, millega muudetakse direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavate meetmete kohta (EÜT L 35, 6.2.2001, lk 34).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. detsembri 2001. aasta direktiiv 2001/100/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/220/EMÜ mootorsõidukite heitgaaside tekitatud õhusaaste vastu võetavaid meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 16, 18.1.2002, lk 32).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta direktiiv 2004/3/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiive 70/156/EMÜ ja 80/1268/EMÜ N₁-kategooria sõidukite süsinikdioksiidi heitmete ja kütusekulu osas (ELT L 49, 19.2.2004, lk 36).

⁽⁶⁾ ELT L 275, 20.10.2005, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2006/51/EÜ (ELT L 152, 7.6.2006, lk 11).

▼B

- (24) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (25) Elukõige tuleks komisjonile anda volitused kehtestada I lisas tahkete osakeste arvu piirväärtused ning kalibreerida ümber selles lisas toodud osakeste massi piirväärtused. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, tuleks need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (26) Samuti tuleks komisjonile anda volitused kehtestada tüübikinnituseks erimenetlused, katsed ja nõuded ning läbivaadatud kord tahkete osakeste mõõtmiseks ja tahkete osakeste arvu piirväärtused, samuti võtta vastu meetmed katkestusseadmete kasutamise, autoremondi- ja -hooldusteabele juurdepääsu ning heitmete mõõtmiseks kasutatavate katsetsüklite kohta. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on täiendada käesolevat määrust, lisades uusi vähemolulisi sätteid, tuleks need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (27) Kuna käesoleva määruse eesmärged, nimelt arendada välja siseturg mootorsõidukite heitmetele ühtsete tehniliste nõuete kehtestamise teel ning tagada sõltumatute ettevõtjate juurdepääs sõiduki remondi- ja hooldusteabele volitatud edasimüüjate ja remonditöökodadega võrdsel alusel, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

SISU, REGULEERIMISALA JA MÕISTED

Artikkel 1

Sisu

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse ühised tehnilised nõuded mootorsõidukite ja nende varuosade, näiteks varusaastetõrjeseadmete tüübikinnitusele seoses nende heitmetega.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

▼B

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

*Artikkel 2***Reguleerimisala**

1. Käesolev määrus on kohaldatav M_1 -, M_2 -, N_1 -, ja N_2 -kategooriate sõidukite (tuletatud massiga kuni 2 610 kg) suhtes, nagu on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ II lisas.

2. Tootja taotlusel võib käesoleva määruse alusel antud tüübikinnitust laiendada lõikes 1 käsitletud sõidukitelt ka direktiivi 70/156/EMÜ II lisas määratletud M_1 -, M_2 -, N_1 - ja N_2 -kategooria sõidukitele, mille tuletatud mass on kuni 2 840 kg ja mis vastavad käesolevas määruses ja selle rakendusmeetmetes kehtestatud tingimustele.

*Artikkel 3***Mõisted**

Käesolevas määruses ja selle rakendusmeetmetes kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „ hübriidsõiduk ” – sõiduk, millel on (sõidukis) sõiduki käitamiseks vähemalt kaks erinevat energiamuundurit ja kaks erinevat energiasalvestussüsteemi;
- 2) „ kindlateks sotsiaalseteks vajadusteks ette nähtud sõidukid ” – M_1 -kategooria diiselmootoriga sõidukid, mis on kas
 - a) direktiivis 70/156/EMÜ määratletud eriotstarbelised sõidukid, mille tuletatud mass on rohkem kui 2 000 kg;
 - b) sõidukid, mille tuletatud mass on rohkem kui 2 000 kg ja mis on konstrueeritud seitsme või enama sõitja (sh juht) jaoks, kusjuures alates 1. septembrist 2012 on erandiks direktiivis 70/156/EMÜ määratletud M_1G -kategooria sõidukid;

või

 - c) sõidukid, mille tuletatud mass on rohkem kui 1 760 kg ning mis on ehitatud spetsiaalselt kaubanduslikel eesmärkidel ja mis on kohandatud ratastooli kasutamiseks sõidukis;
- 3) „ tuletatud mass ” – töökorras sõiduki mass, millest on lahutatud juhi ühtne mass 75 kg ning millele on liidetud ühtne mass 100 kg;
- 4) „ gaasilised heitmed ” – heitgaasid, mis koosnevad süsinikmonooksiidist, lämmastikoksiididest, väljendatuna lämmastikdioksiidi (NO_2) ekvivalendina, ja süsivesinikest;

▼B

- 5) „tahkete osakeste heitmed” – heitgaasi komponendid, mis kogutakse summutitorust väljuvate heitgaaside keskmiste koguste kontrollimise katsemenetluses kirjeldatud filtritesse pärast heitgaasi lahjendamist temperatuuril kuni 325 K (52 °C);
- 6) „summutitoru heitgaasid” – gaasiliste ja tahkete osakeste heitmed;
- 7) „kütuseaurud” – sõiduki kütusesüsteemist eralduvate süsivesinike aurud, välja arvatud summutitoru heitgaaside kaudu eralduvad süsivesinike aurud;
- 8) „karter” – mootori sees või väljaspool mootorit asuv ruum, mis on ühendatud karteripõhjaga sisemise või välimise torustiku abil, mille kaudu eralduvad gaasid ja aur;
- 9) „pardadiagnostika-” ehk „OBD-süsteem” – süsteem heitmete kontrollimiseks, mis võimaldab kindlaks määrata rikke arvatava asukoha arvutimällu salvestatud veakoodi abil;
- 10) „katkestusseade” – konstruktsioonielement, mille abil mõõdetakse temperatuuri, sõiduki kiirust, mootori pöörlemiskiirust, ülekandemehhanismi, sisselasketorustiku rõhku või muid parameetreid, mis aktiveerivad, muudavad, lükkavad edasi või deaktiveerivad saastekontrollisüsteemi mis tahes osade toimet, vähendades nii saastekontrollisüsteemi tõhusust olukorras, mis võib kergesti tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel ning kasutamisel;
- 11) „saastetõrjeseade” – sõiduki need osad, mis reguleerivad ja/või piiravad summutitoru heitgaaside ja kütuseaurude eraldumist;
- 12) „originaal-saastetõrjeseade” – saastetõrjeseade või selliste seadmete koost, mille suhtes on asjaomasele sõidukile antud tüübikinnitus;
- 13) „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 direktiivis 70/156/EMÜ;
- 14) „sõidukite remondi- ja hooldusteave” – kõik andmed sõidukite diagnoosimise, teenindamise, kontrollimise, perioodilise järelevalve, remondi, ümberprogrammeerimise või taaslähtestamise kohta, mille tootja esitab nende volitatud edasimüüjatele ja remonditöökodadele; sealhulgas kõik nende andmete hilisemad muudatused ja täiendused. See teave sisaldab sõidukitele osade või seadmete paigaldamiseks nõutavat teavet;

▼B

- 15) „sõltumatu ettevõtja” – mootorsõidukite remondi ja hooldusega otseselt või kaudselt tegelev muu ettevõtja, v.a volitatud edasimüüjad ja remonditöökojad, eelkõige remondiseadmete, tööriistade või varuosade remontijad, tootjad või hulgimüüjad, tehnilise teabe kirjastajad, autoklubid, autoabi ettevõtjad, kontrollimis- ja katsetamisteenuseid pakkuvad ettevõtjad ning alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite seadmete paigaldajatele, tootjatele ja remontijatele koolitust pakkuvad ettevõtjad;
- 16) „biokütused” – transpordis kasutatav vedel- ja gaaskütus, mis on toodetud biomassist;
- 17) „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.

II PEATÜKK**TOOTJATE KOHUSTUSED SEOSSES TÜÜBIKINNITUSEGA***Artikkel 4***Tootjate kohustused**

1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele. Samuti tõendavad tootjad, et kõik uued varu-saastetõrjeseadmed, mis vajavad tüübikinnitust ja mida ühenduses müüakse või võetakse kasutusele, saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele.

Need kohustused hõlmavad ka I lisas sätestatud heitkoguste piirväärtuste ja artiklis 5 viidatud rakendusmeetmete täitmist.

2. Tootjad tagavad, et tootmise vastavuse, saastetõrjeseadmete kulumiskindluse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimisel järgitakse tüübikinnitusmenetlust.

Lisaks peavad tootja võetavad tehnilised meetmed tagama summutitoru heitgaaside ja kütuseaurude tegeliku piiramise vastavalt käesolevale määrusele sõidukite normaalse kasutusaja jooksul normaalsetes kasutustingimustes. Seetõttu kontrollitakse kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust tagavaid meetmeid kuni 5 aasta või 100 000 km täitumiseni, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena. Tüübikinnituse saamiseks kohustuslike saastetõrjeseadmete kulumiskindlust katsetatakse 160 000 kilomeetri läbimiseni. Kulumiskindluse katsetuse järgimiseks peaks tootjatel olema võimalus kasutada katsestendil vanandamist vastavalt lõikes 4 viidatud rakendusmeetmetele.

Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust kontrollitakse eelkõige summutitoru heitgaaside osas I lisas esitatud heitkoguste piirväärtuste suhtes. Kontrolli parandamiseks kütuseaurude ja madalal temperatuuril eralduvate heitmete üle vaatab komisjon katsemenetlused läbi.

▼B

3. Tootjad esitavad süsinikdioksiidheitmete ja kütusekulu andmed dokumendis, mis antakse sõiduki ostmisel sõiduki ostjale.

4. Erimenetlused ja -nõuded lõigete 2 ja 3 rakendamiseks kehtestatakse vastavalt artikli 15 lõikes 2 viidatud menetlusele.

*Artikkel 5***Nõuded ja katsetused**

1. Tootja varustab sõidukid selliselt, et komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid, oleksid konstrueeritud, valmistatud ja kokku monteeritud selliselt, et sõiduk on normaalse kasutamise korral kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega.

2. Keelatud on kasutada katkestusseadmeid, mis vähendavad saaste-
kontrollisüsteemide tõhusust. Keeldu ei kohaldata, kui:

a) seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks,

b) seade töötab ainult kuni mootori käivitamiseni,

või

c) tingimused sisalduvad olulisel määral katsemenetluses, mida viiakse läbi kütuseaurude ja summutitorust väljuvate heitgaaside keskmiste koguste kontrollimiseks.

3. Käesolevas lõikes loetletud tüübikinnituseks kehtestatavad erimenetlused, katsed ja nõuded, nagu ka lõike 2 rakendamise nõuded, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid seda täiendades, võetakse vastu vastavalt artikli 15 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Sellega kehtestatakse muuhulgas nõuded, mis on seotud:

a) summutitorust väljuvate heitgaasidega, sealhulgas katsetsüklite, madalal temperatuuril eralduvate heitmete, tühikäigul väljuvate heitmete, heitgaaside suitsususe ja järeltöötlussüsteemide õige toimimise ja regenereerimisega;

b) kütuseaurude ja karteri heitgaasidega;

c) OBDdega ja saastetõrjeseadmete tööomadustega kasutusel olevates sõidukites;

d) saastetõrjeseadmete kulumiskindluse, varusaastetõrjeseadmete, kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimise, tootmise nõuetele vastavuse ja sõiduki tehnoseisundiga;

▼B

- e) kasvuhoonegaaside heitkoguste mõõtmise ja kütusekuluga;
 - f) hübriidsõidukitega ja alternatiivseid kütuseid kasutavate sõidukitega;
 - g) tüübikinnituste laiendamise ja väiketootjatele esitatavate nõuetega;
 - h) katseseadmetega,
- ja
- i) etalonkütustega, nagu bensiin, diislikütus, gaasilised ja biokütused, nagu ka bioetanool, biodiisel ja biogaas.

Ülaltoodud nõuded kehtivad vajadusel sõidukitele hoolimata kasutatavast kütusetüübist.

III PEATÜKK

SÕIDUKITE REMONDI- JA HOOLDUSTEABE KÄTTESAADAVUS*Artikkel 6***Tootjate kohustused**

1. Tootjad tagavad sõltumatutele ettevõtjatele sõidukite remondi- ja hooldusteabe piiranguteta ja standardses vormis kättesaadavuse, esitades selle veebilehel standardformaadis kergesti ligipääsetavalt ja operatiivselt ning viisil, mis ei ole diskrimineeriv volitatud edasimüüjate ja remonditöökodadega varustatuse või juurdepääsuga võrreldes. Eesmärgiga lihtsustada selle eesmärgi saavutatavust, esitatakse teave järjepidevalt ning kooskõlas OASISe⁽¹⁾ kehtestatud vormi tehniliste nõuetega. Tootjad teevad iseseisvatele ettevõtjatele ning volitatud edasimüüjatele ja remonditöökodadele kättesaadavaks ka koolitusmaterjalid.

▼M2

- 2. Lõikes 1 viidatud andmete hulka kuuluvad:
 - a) ühetähenduslik sõiduki valmistajatehase tähis;
 - b) teeninduskäsiraamatud koos remondi- ja hooldusdokumentidega;
 - c) tehnilised käsiraamatud;
 - d) komponentide ja diagnostika andmed (näiteks mõõtmiste minimaalsed ja maksimaalsed teoreetilised väärtused);

⁽¹⁾ OASISe vormis viidatakse tehnilistele tingimustele OASISe dokumendi SC2-D5 autoremonditeabe formaadile, versioon 1.0, 28. mai 2003 (kättesaadav aadressil: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) ning OASISe dokumendi SC1-D2 jagudele 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 ja 3.8, autoremondi nõuete täpsustus, versioon 6.1, 10. jaanuar 2003 (kättesaadav aadressil: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>), kasutades ainult vaba teksti ja graafika formaati.

▼M2

- e) elektriskeemid;
- f) diagnostilised veakoodid (sealhulgas tootjate erikoodid);
- g) sõiduki tüübi suhtes kohaldatav tarkvara kalibreerimise identifitseerimisnumber;
- h) teave omandiõigusega kaitstud vahendite ja seadmete kohta ning nende kaudu esitatav teave;
- i) varasemad andmed ja kahepoolse järelevalve ja katsetuste andmed ja
- j) remondi- ja hooldusülesannete standardsed tööühikud või ajavahemikud, kui tootja need kas otse või kolmanda isiku kaudu volitatud edasimüüjatele ja remonditöökodadele kättesaadavaks teeb.

▼B

3. Teatava sõidukitootja turustussüsteemi kuuluvaid volitatud edasimüüjaid või remonditöökodasid loetakse käesoleva määruse tähenduses sõltumatuteks ettevõtjateks, kui nad osutavad remondi- või hooldusteenuseid sõidukitele, mille tootjate turustussüsteemi nad ei kuulu.

4. Sõidukite remondi- ja hooldusteave peab olema alati kättesaadav, välja arvatud teabesüsteemi vajaliku korrastamise ajal.

5. OBDga ühilduvate vahetus- või teenindusosade ning diagnostikavahendite ja katseseadmete tootmiseks ja teenindamiseks esitavad tootjad sõidukite asjakohase OBD- ning remondi- ja hooldusteabe mittediskrimineerival viisil igale koostisosade, diagnostikavahendite või katsetamisseadmete tootjale või remontijale, kes sellest on huvitatud.

6. Eesmärgiga konstrueerida ja toota autovarustust alternatiivset kütust kasutavatele sõidukitele, esitavad tootjad asjakohase OBD- ning remondi- ja hooldusteabe mittediskrimineerival viisil igale alternatiivseid kütuseid kasutavate sõidukite tootjale, paigaldajale või remontijale, kes on sellest huvitatud.

7. EÜ või siseriikliku tüübikinnituse taotlemisel esitab tootja tüübikinnitusasutusele tõendid käesoleva määruse täitmise kohta sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse ja lõikes 5 viidatud teabe osas. Kui see teave ei ole veel kättesaadav või ei vasta veel käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele, esitab tootja selle kuue kuu jooksul alates tüübikinnituse kuupäevast. Kui selle aja jooksul nõuete täitmise kohta tõendeid ei esitata, võtab tüübikinnitusasutus täitmise tagamiseks viivitamata meetmed.

▼B

Tootja muudab ja täiendab oma veebilehtedel avaldatud sõidukite remondi- ja hooldusteavet samal ajal, kui see tehakse kättesaadavaks volitatud remonditöökodadele.

▼M2

8. Kui sõiduki remondi- ja hooldusdokumente hoitakse sõiduki tootja või tema esindaja keskandmebaasis, peab sõltumatutel remonditöökodadel, kes on komisjoni määruse (EÜ) nr 692/2008 ⁽¹⁾ XIV lisa punkti 2.2 kohaselt akrediteeritud ja volitatud, olema neile dokumentidele tasuta juurdepääs ja võimalus sisestada teavet tehtud remondi- ja hooldustööde kohta samadel tingimustel, nagu volitatud remonditöökodadel.

▼B*Artikkel 7***Tasud sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse eest**

1. Tootjad võivad võtta käesoleva määrusega reguleeritavate sõidukite remondi- ja hooldusteabe eest mõistlikku ja proportsionaalset tasu; tasu ei ole mõistlik ja proportsionaalne, kui see tõrjub sõltumatut ettevõtjat teavet kasutamast, võtmata arvesse, mil määral ta seda teavet kasutab.

▼M2

2. Tootjad avaldavad sõidukite remondi- ja hooldusteavet, kaasa arvatud teavet tehinguteenuste kohta, nagu näiteks ümberprogrammeerimine ja tehnobi, tunni, päeva, kuu ja aasta arvestuses, kusjuures nendele andmetele juurdepääsu tasud sõltuvad ajavahemikust, mille vältel juurdepääsu võimaldatakse. Lisaks ajapiiranguga juurdepääsule võivad tootjad pakuda tehingupõhist juurdepääsu, mille puhul võetakse tasu tehtud tehingute eest, mitte juurdepääsuks võimaldatud aja eest. Kui tootjad pakuvad mõlemat liiki juurdepääsusüsteeme, valivad sõltumatud remonditöökodad, kas eelistada ajapiiranguga või tehingupõhist juurdepääsusüsteemi.

▼B*Artikkel 8***Rakendusmeetmed**

Meetmed, mis on vajalikud artiklite 6 ja 7 rakendamiseks, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid seda täiendades, võetakse vastu vastavalt artikli 15 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Nende hulka kuulub OBD- ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe esitamise tehniliste tingimuste määratlemine ja ajakohastamine, pöörates erilist tähelepanu VKEde erivajadustele.

⁽¹⁾ ELT L 199, 28.7.2008, lk 1.



Artikkel 9

Aruanne

Mitte hiljem kui 2. juulil 2011 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule raporti sõiduki remondi- ja hooldusteabe juurdepääsusüsteemi toimimise kohta, pöörates erilist tähelepanu konkurentsimehhanismidele, siseturu toimimisele ja keskkonnakasutusele. Aruandes vaadeldakse, kas on kohane koondada kõik sõidukite remondi- ja hooldusteabele juurdepääsu käsitlevad sätted tüübikinnitust käsitlevasse muudetud raamdirektiivi.

IV PEATÜKK

LIKMESRIIKIDE KOHUSTUSED

Artikkel 10

Tüübikinnitus

1. Alates 2. juulist 2007 ei tohi riigiasutused sõiduki heitmete või kütusekuluga seotud põhjustel keelduda andmast uut tüüpi sõidukile EÜ või siseriiklikku tüübikinnitust, mida tootja taotleb, või keelata uue sõiduki registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist, kui asjassepuutuv sõiduk on kooskõlas käesoleva määruse või selle rakendusmeetmetega ja eriti I lisa tabelis 1 sätestatud Euro 5 piirnormide või I lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 piirnormidega.

2. Alates 1. septembrist 2009 ja N₁-kategooria II ja III klassi ning N₂-kategooria sõidukite puhul alates 1. septembrist 2010 keelduvad riigiasutused heitmete või kütusekuluga seotud põhjustel EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukitele, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega ning eriti lisadega, välja arvatud I lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 piirnormid. Sõidukitele, mis on ehitatud spetsiifiliste sotsiaalsete vajaduste jaoks, kohaldatavad summutitoru heitgaaside katse piirnormid on samad, mis N₁-kategooria III klassi sõidukite jaoks.

3. Alates 1. jaanuarist 2011 ja N₁-kategooria II ja III klassi, N₂-kategooria sõidukite ning sõidukite, mis on ehitatud spetsiifiliste sotsiaalsete vajaduste jaoks, puhul alates 1. jaanuarist 2012 loevad riigiasutused direktiivi 70/156/EMÜ artikli 7 lõike 1 tähenduses kehtetuks nende uute sõidukite vastavustunnistuse, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega, ning eriti lisadega, välja arvatud I lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 piirnormid, ja keelavad heitmete või kütusekuluga seotud põhjustel nende registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise. Sõidukitele, mis on ehitatud spetsiifiliste sotsiaalsete vajaduste jaoks, kohaldatavad summutitoru heitgaaside katse piirnormid on samad, mis N₁-kategooria III klassi sõidukite jaoks.

▼B

4. Alates 1. septembrist 2014 ja N₁-kategooria II ja III klassi ning N₂-kategooria sõidukite puhul alates 1. septembrist 2015 keelduvad riigiasutused heitmete või kütusekuluga seotud põhjustel EÜ või sise-riikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukitele, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega ning eriti I lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 piirnormidega.

5. Alates 1. septembrist 2015 ja N₁-kategooria II ja III klassi ning N₂-kategooria sõidukite puhul alates 1. septembrist 2016 loevad riigiasutused direktiivi 70/156/EMÜ artikli 7 lõike 1 tähenduses kehtetuks nende uute sõidukite vastavustunnistuse, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega, ning eriti I lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 piirnormidega, ja keelavad heitmete või kütusekuluga seotud põhjustel nende registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.

▼M1

6. I lisa 1. ja 2. tabelis märgitud tahkete osakeste massi piirmäära 5,0 mg/km kohaldatakse alates lõigetes 1, 2 ja 3 sätestatud vastavatest kuupäevadest.

I lisa 1. ja 2. tabelis märgitud tahkete osakeste massi piirmäära 4,5 mg/km ja tahkete osakeste arvu piirmäära kohaldatakse uute sõiduki-tüüpide kinnitamise osas alates 1. septembrist 2011 ning kõikide ühenduses müüdavate, registreeritavate või kasutusele võetavate uute sõidukite suhtes alates 1. jaanuarist 2013.

▼B*Artikkel 11***Varuosade tüübikinnitus**

1. Kui uued varusaastetõrjeseadmed, mis on ette nähtud paigaldamiseks käesoleva määruse alusel tüübikinnitusega kinnitatud sõidukitele, ei ole seda tüüpi, millele on antud käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmete kohaselt tüübikinnitus, keelavad riigiasutused nende müügi või paigaldamise sõidukitele.

2. Riigiasutused võivad jätkata EÜ tüübikinnituste laiendamist varusaastetõrjeseadmetele, kohaldades käesolevale määrusele eelnenud standardeid kinnituste algse väljaandmise tingimustel. Riigiasutused keelavad selliste varusaastetõrjeseadmete müügi või sõidukile paigaldamise, mis ei kuulu tüübikinnituse saanud tüübi alla.

3. Varusaastetõrjeseadmed, mis on ette nähtud paigaldamiseks sõidukitele, mis on saanud tüübikinnituse enne sõiduki osade tüübikinnituse nõuete vastuvõtmist, on vabastatud lõigete 1 ja 2 nõuetest.

▼B*Artikkel 12***Finantssoodustused**

1. Liikmesriigid võivad ette näha käesoleva määruse ning selle rakendamismeetmetega kooskõlas olevate sõidukite seeriatootmisele kohaldatavaid finantssoodustusi.

Need soodustused kehtivad kõikide uute sõidukite suhtes, mida pakutakse liikmesriigi turul müügiks ja mis on kooskõlas vähemalt I lisa tabelis 1 sätestatud heitkoguste piirnormidega enne artikli 10 lõikes 3 sätestatud kuupäevi; need lõpevad nimetatud kuupäevadel.

Soodustusi, mis kehtivad ainult sõidukite suhtes, mis on kooskõlas I lisa tabelis 2 sätestatud heitkoguste piirnormidega, võib kohaldada selliste uute sõidukite suhtes, mida pakutakse liikmesriigi turul müügiks alates artikli 10 lõikes 3 sätestatud kuupäevadest ja enne artikli 10 lõikes 5 sätestatud kuupäevi; need lõpevad artikli 10 lõikes 5 sätestatud kuupäevadel.

2. Liikmesriigid võivad anda finantssoodustusi kasutusel olevate sõidukite moderniseerimiseks ning nõuetele mittevastavate sõidukite lammutamiseks.

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud finantssoodustused igat tüüpi sõidukite puhul ei ületa täiendavat summat, mis kulub I lisa märgitud heitmete piirväärtustele vastamiseks kasutusele võetud tehnilistele seadmetele, kaasa arvatud seadmete sõidukile paigaldamise kulu.

4. Lõigetes 1 ja 2 viidatud finantssoodustuste algatamise või muutmise kavadest tuleb komisjonile piisavalt aegsasti ette teatada.

*Artikkel 13***Trahvid**

1. Liikmesriigid kehtestavad õigusaktidega trahvid käesoleva määruse sätete tootjate poolse rikkumise eest ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad komisjonile neist õigusaktidest hiljemalt 2. jaanuaril 2009 ja annavad viivitamata teada kõikidest nende hilisematest muudatustest.

2. Karistatavad 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) katkestusseadmete kasutamine,

ning

- e) teabele juurdepääsu tagamisest keeldumine.



V PEATÜKK LÕPPSÄTTED

Artikkel 14

Piirväärtuste ümbermääratlemine

1. Komisjon kaalub ka metaaniheitmete lülitamist süsinikdioksiidi heitkoguste arvutusse. Komisjon esitab vajadusel Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku meetmete kohta metaaniheitmete arvesse võtmiseks või nende piiramiseks.

2. Pärast seda, kui sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi egiidi all läbiviidava ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programm lõpule jõuab, ning hiljemalt Euro 6 jõustudes, võtab komisjon vastu järgmised meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, sealhulgas täiendades seda, vähendamata praegust keskkonnanalaste ambitsioonide taset:

- a) käesoleva määruse muutmine artikli 15 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt käesoleva määruse I lisas sätestatud osakeste massil põhinevate piirväärtuste ümberkalibreerimiseks ning osakeste arvul põhinevate piirväärtuste lisamiseks sellesse lisasse, et need oleksid üldjoontes kooskõlas bensiini ja diislikütuse massi piirväärtustega;
- b) osakeste mõõtmise ja tahkete osakeste arvulise piirväärtuse muudetud korra vastuvõtmine artikli 15 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

3. Komisjon jälgib artikli 5 lõikes 3 osutatud menetlusi, katsetusi ja nõudeid, samuti heitmete mõõtmiseks kasutatavaid katsetsükleid. Kui leitakse, et need ei ole enam piisavad või ei kajasta enam tegelikke heitkoguseid, kohandatakse neid nii, et nad peegeldaksid piisavalt tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid. Vajalikud meetmed, mille ülesanne on muuta käesoleva määruse väheolulisi sätteid määrust täiendades, võetakse vastu artikli 15 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

4. Komisjon jälgib saasteaineid, mille suhtes kohaldatakse artikli 5 lõikes 3 osutatud katsetusi ja nõudeid. Kui komisjon järeldeb, et on asjakohane reguleerida täiendavate saasteainete heitkoguseid, esitab ta Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku käesolevat määrust vastavalt muuta.

5. Komisjon vaatab läbi I lisa tabelis 4 toodud pärast külmkäivituskatset summutitorust väljuvate süsinikmonooksiidi ja süsivesinike heitkoguste piirväärtused ning esitab vastavalt vajadusele Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku heitkoguste piirväärtuste karmistamiseks.

6. Direktiivi 2005/55/EÜ asjaomaseid lisasid muudetakse artikli 15 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt, nii et need sisaldaksid nõudeid kõigi kõnealuse direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate sõidukite tüübikinnitusele.

▼B*Artikkel 15***Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

*Artikkel 16***Direktiivide 70/156/EMÜ ja 2005/55/EÜ muudatused**

1. Direktiivi 70/156/EMÜ muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.
2. Direktiivi 2005/55/EÜ muudetakse järgmiselt:
 - a) pealkiri asendatakse järgmise tekstiga:

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/55/EÜ raskeveokitele ja mootoritele tüübikinnituse andmise kohta seoses nende heitkogustega (Euro IV ja V)“;

- b) artikkel 1 asendatakse järgmise tekstiga:

„Artikkel 1

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „sõiduk“ – mis tahes mootorsõiduk, nagu on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 2, tuletatud massiga üle 2 610 kg;
 - b) „mootor“ – sõiduki liikumapaneva jõu allikas, millele saab anda tüübikinnituse eraldi tehnilise seadmestikuna, nagu on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 2;
 - c) „eriti keskkonnasõbralik sõiduk“ – sõiduk, mille käitamiseks kasutatakse mootorit, mis vastab I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli reas C toodud lubatavatele heitkoguste piirväärtustele.”;
- c) I lisa punkt 1 asendatakse järgmisega:
 - „1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse kõigi mootorsõidukite gaasiliste ja tahkete osakeste heitmete kontrolli, saastekontrolli-seadmete kasuliku tööea, kasutusel olevate sõidukite/mootorite ja pardadiagnostikasüsteemide (OBD) nõuetele vastavuse ning artiklis 1 kindlaksmääratud mootorite suhtes, välja arvatud M₁-, N₁-, N₂- ja M₂-kategooria sõidukid, mis on saanud tüübikinnituse määruse (EÜ) nr 715/2007 (*) kohaselt.

(*) ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.”

▼B*Artikkel 17***Kehtetuks tunnistamine**

1. Järgmised direktiivid tunnistatakse kehtetuks alates 2. jaanuarist 2013:

- direktiiv 70/220/EMÜ,
- direktiiv 72/306/EMÜ,
- direktiiv 74/290/EMÜ,
- direktiiv 77/102/EMÜ,
- direktiiv 78/665/EMÜ,
- direktiiv 80/1268/EMÜ,
- direktiiv 83/351/EMÜ,
- direktiiv 88/76/EMÜ,
- direktiiv 88/436/EMÜ,
- direktiiv 89/458/EMÜ,
- direktiiv 91/441/EMÜ,
- direktiiv 93/59/EMÜ,
- direktiiv 93/116/EÜ,
- direktiiv 94/12/EÜ,
- direktiiv 96/44/EÜ,
- direktiiv 96/69/EÜ,
- direktiiv 98/69/EÜ,
- direktiiv 98/77/EÜ,
- direktiiv 1999/100/EÜ,
- direktiiv 1999/102/EÜ,
- direktiiv 2001/1/EÜ,
- direktiiv 2001/100/EÜ,
- direktiiv 2002/80/EÜ,
- direktiiv 2003/76/EÜ,
- direktiiv 2004/3/EÜ.

2. Komisjoni 17. juuli 1989. aasta direktiivi 89/491/EMÜ (millega kohandatakse tehnika arenguga mootorsõidukeid käsitlevaid nõukogu direktiive 70/157/EMÜ, 70/220/EMÜ, 72/245/EMÜ, 72/306/EMÜ, 80/1268/EMÜ ja 80/1269/EMÜ) ⁽¹⁾ II ja V lisa jäetakse välja alates 2. jaanuarist 2013.

3. Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele tõlgendatakse viidetena käesolevale määrusele.

⁽¹⁾ EÜT L 238, 15.8.1989, lk 43.

▼B

4. Liikmesriigid tunnistavad oma rakendusaktid, mis on vastu võetud lõikes 1 osutatud direktiivide kohaselt, kehtetuks alates 2. jaanuarist 2013.

*Artikkel 18***Jõustumine**

1. Käesolev määrus jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse alates 3. jaanuarist 2009, välja arvatud artikli 10 lõige 1 ja artikkel 12, mida kohaldatakse alates 2. juulist 2007.
3. Artikli 5 lõikes 3 ja artikli 14 lõikes 6 osutatud muudatused või rakendusmeetmed võetakse vastu hiljemalt 2. juulil 2008.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

▼B

I LISA

HEITKOGUSTE PIIRVÄÄRTUSED

▼M1

Tabel 1.

Euro 5 heitkoguste piirmäärad

		Tuletatud mass (RM) (kg)	Piirmäärad													
			Süsinikmonooksiidi mass (CO)		Süivesinike üldmass (THC)		Metaanist erinevate süivesinike mass (NMHC)		Lämmastikoksiidide mass (NO _x)		Süivesinike ja lämmastikoksiidide mass kokku (THC + NO _x)		Tahkete osakeste mass (PM)		Tahkete osakeste arv (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategooria	Klass		O	D	O	D	O	D	O	D	O	D	O (³)	D	O	D
M	—	Kõik	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Kõik	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹

Tingmärkide selgitus O = ottomootor, D = diiselmootor

►M2 ◀

⁽³⁾ Ottomootorite tahkete osakeste massi norme kohaldatakse ainult otsesissepritsega sõidukite suhtes.

Tabel 2.

Euro 6 heitkoguste piirmäärad

		Tuletatud mass (RM) (kg)	Piirmäärad													
			Süsinikmonooksiidi mass (CO)		Süivesinike üldmass (THC)		Metaanist erinevate süivesinike mass (NMHC)		Lämmastikoksiidide mass (NO _x)		Süivesinike ja lämmastikoksiidide mass kokku (THC + NO _x)		Tahkete osakeste mass (PM)		Tahkete osakeste arv (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategooria	Klass		O	D	O	D	O	D	O	D	O	D	O ⁽³⁾	D	O ⁽⁴⁾	D
M	—	Kõik	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Kõik	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		6,0 × 10 ¹¹

Tingmärkide selgitus O = ottomootor, D = diiselmootor

► **M2** ————— ◀

⁽³⁾ Ottomootorite tahkete osakeste massi norme kohaldatakse ainult otsesissepritsiga sõidukite suhtes.

⁽⁴⁾ Arvuline norm määratakse kindlaks 1. septembriks 2014.

► **M2** ————— ◀

▼B

Tabel 3

Heitkoguste piirväärtus kütuseaurude katsetamiseks

Kütuseauru mass (g/katsetuse kohta)
2,0

Tabel 4

Pärast külmkäivituskatset summutitorust väljuvate süsinikmonooksiidi ja süsivesinike heitkoguste piirväärtused

Katsetemperatuur 266 K (−7 °C)			
Sõiduki kategooria	Klass	Süsinikmono- oksiidi (CO) mass L ₁ (g/km)	Süsivesinike (HC) mass L ₂ (g/km)
M	—	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N ₂		30	3,2



II LISA

Direktiivi 70/156/EMÜ muudatused

Direktiivi 70/156/EMÜ muudetakse järgmiselt.

1. Artiklis 2 lisatakse pärast viimast taanet järgmine lause:

„Kui käesolevas direktiivis viidatakse eraldi direktiivile või määrusele, hõlmab see ka nende rakendusakte.”

2. Järgmistes sätetes lisatakse pärast sõnu „eraldi direktiiv” sõnad „või määrus”:

artikli 2 esimene taane; artikli 2 üheksas taane; artikli 2 kümnes taane; artikli 2 neljateistkümnes taane; artikli 3 lõige 1; artikli 3 lõige 4; artikli 4 lõike 1 punkt c; artikli 4 lõike 1 punkt d; artikli 5 lõige 5; artikli 6 lõige 3; artikli 7 lõige 2; artikli 13 lõige 4; artikli 13 lõige 5; I lisa esimene lõik, III lisa III osa; IV lisa II osa esimene lõik; V lisa jaotise 1 punkt a; V lisa jaotise 1 punkt b; V lisa jaotise 1 punkt c; VI lisa, sõiduki EÜ tüübikinnitustunnistuse lk 2 (pöördel); VII (1) lisa jaotis 4; VII lisa 1. allmärkus; X lisa jaotis 2.1; X lisa jaotis 3.3; XI lisa 4. liide, Tähtede tähendus: X; XII lisa jaotise B punkt 2; XIV lisa jaotise 2 punkt a; XIV lisa jaotise 2 punkt c; XIV lisa jaotise 2 punkt d.

3. Järgmistes sätetes lisatakse pärast sõnu „eraldi direktiivid” sõnad „või määrused”:

artikli 2 kaheksas taane; artikli 3 lõige 1; artikli 3 lõige 2; artikli 4 lõike 1 punkti a esimene ja teine taane; artikli 4 lõike 1 punkt b; artikli 4 lõige 3; artikli 5 lõike 4 kolmas lõik; artikli 5 lõige 6; artikli 8 lõige 2; artikli 8 lõike 2 punkt c; artikli 9 lõige 2; artikli 10 lõige 2; artikli 11 lõige 1; artikli 13 lõige 2; artikli 14 lõike 1 punkt i; lisade loetelu: XIII lisa pealkiri; I lisa esimene lõik; IV lisa esimese osa esimene ja teine rida; IV lisa II osa tabeli 1. allmärkus; V lisa jaotise 1 punkt b; V lisa jaotis 3; V lisa jaotise 3 punkt a; V lisa jaotise 3 punkt b; VI lisa punktid 1 ja 2; VI lisa, sõiduki EÜ tüübikinnitustunnistuselk 2 (pöördel); X lisa jaotis 2.2; X lisa jaotis 2.3.5; X lisa jaotis 3.5; XII lisa pealkiri; XIV lisa jaotis 1.1; XIV lisa jaotise 2 punkt c.

4. Järgmistes sätetes lisatakse pärast sõna „direktiiv” sõnad „või määrus”:

artikli 5 lõike 3 kolmas lõik; IV lisa; IV lisa I osa tabeli allmärkus X; VI lisa, sõiduki EÜ tüübikinnitustunnistuselk 2 (pöördel), tabelite pealkirjad; VII (1) lisa jaotis 2; VII (1) lisa jaotis 3; VII (1) lisa jaotis 4; VIII lisa, jaotised 1, 2, 2.1, 2.2 ja 3; IX lisa, kompleksed või komplekteeritud M₁-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel), punktid 45, 46.1 ja 46.2; IX lisa, kompleksed või komplekteeritud M₂- ja M₃-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel), punktid 45 ja 46.1; IX lisa, kompleksed või komplekteeritud N₁-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel), punktid 45 ja 46.1; IX lisa, mittekomplektsed M₁-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel), punktid 45 ja 46.1; IX lisa, mittekomplektsed M₂- ja M₃-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel), punktid 45 ja 46.1; IX lisa, mittekomplektsed N₁-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel), punktid 45 ja 46.1; X lisa 2. allmärkus; X lisa jaotis 1.2.2.; XI lisa 4. liide, tähtede tähendus: N/A; XV lisa, tabeli pealkiri.

▼B

Järgmistes sätetes lisatakse pärast sõna „direktiivid” sõnad „või määrusega”:

IX lisa, kompleksed või komplekteeritud M₁-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel); IX lisa, kompleksed või komplekteeritud M₂- ja M₃-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel); IX lisa, kompleksed või komplekteeritud N₁-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel); IX lisa, mittekomplektsed M₁-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel); IX lisa, mittekomplektsed M₂- ja M₃-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel); IX lisa, mittekomplektsed N₁-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukid, lk 2 (pöördel).

5. Artikli 8 lõike 2 punktis c lisatakse pärast sõna „direktiiv(id)” sõnad „või määrus(ed)”.
6. IV lisa asendatakse I osa tabeli pealkiri ja punkt 2 järgmisega:

„Teema	Direktiivi/määruse number	Viide <i>Euroopa Liidu Teatajale</i>	Kohaldatavus									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2. Heitkogused/juurdepääs teabele	.../.../EÜ (EÜ) nr .../...	L ..., ..., lk ...	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾		X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾					

⁽¹⁾ Sõidukite puhul, mille tuletatud mass ei ületa 2 610 kg. Tootja taotlusel võib kehtida sõidukite suhtes, mille tuletatud mass ei ületa 2 840 kg.”

7. IV lisa I osa punktid 11 ja 39 jäetakse välja.
8. VII lisa punktis 4 asendatakse sõnad „direktiivi puhul” sõnadega „direktiivi või määruse puhul”.
9. VII lisa punktile 5 lisatakse sõnade „viimane direktiiv” järele sõnad „või määrus”.
10. XI lisa asendatakse 1. liite tabeli pealkiri ja punkt 2 järgmisega:

„Nr	Teema	Direktiivi/määruse number	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
2	Heitkogused/juurdepääs teabele	.../.../EÜ (EÜ) nr .../...	Q	G + Q	G + Q”	

11. XI lisa 1. liite punktid 11 ja 39 jäetakse välja.
12. XI lisa asendatakse 2. liite tabeli pealkiri ja punkt 2 järgmisega:

„Nr	Teema	Direktiivi/määruse number	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Heitkogused/juurdepääs teabele	.../.../EÜ (EÜ) nr .../...	A	A		A	A”					

13. XI lisa 2. liite punktid 11 ja 39 jäetakse välja.

▼B

14. XI lisas asendatakse 3. liite tabeli pealkiri ja punkt 2 järgmisega:

„Nr	Teema	Direktiivi/määruse number	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Heitkogused/ juurdepääs teabele	.../.../EÜ (EÜ) nr .../...	Q		Q	Q''					

15. XI lisa 3. liite punkt 11 jäetakse välja.

16. XI lisas asendatakse 4. liite tabeli pealkiri ja punkt 2 järgmisega:

„Nr	Teema	Direktiivi/määruse number	N-kategooria liikurkraana
2	Heitkogused/ juurdepääs teabele	.../.../EÜ (EÜ) nr .../...	N/A''

17. XI lisa 4. liite punkt 11 jäetakse välja.