

I

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)

RENDELETEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 595/2009/EK RENDELETE

(2009. június 18.)

a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A belső piac olyan belső határok nélküli térség, amelyben biztosítani kell az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgását. Ebből a célból működik a gépjárművek átfogó közösségi típus-jóváhagyási rendszere. A kibocsátás tekintetében a gépjárművek típusjóváhagyásának műszaki előírásait össze kell hangolni, hogy elkerülhető legyen a tagállamonként eltérő előírások elfogadása, valamint hogy biztosítva legyen a magas szintű környezetvédelem.

- (2) Ez a rendelet a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ (a továbbiakban: keretirányelv) alapján kidolgozott közösségi típus-jóváhagyási eljárás összefüggésében egy új, különálló rendelet. Az irányelv IV., VI. és XI. mellékletét ezért ennek megfelelően módosítani kell.

- (3) Az Európai Parlament kérésére a gépjárművekre vonatkozó közösségi jogszabályokba új szabályozási megközelítést vezettek be. Ezért ez a rendelet a járművek kibocsátására vonatkozóan csak az alapvető rendelkezéseket határozza meg, míg a műszaki leírásokat a komitológiai eljárások szerint elfogadott végrehajtási intézkedések határozzák meg.

- (4) A 2002. július 22-i 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal ⁽⁴⁾ elfogadott hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program előírja, hogy a szennyezést olyan szintre kell csökkenteni, amely minimalizálja az emberi egészségre gyakorolt káros hatásokat, különleges figyelmet fordítva az érzékeny népességcsoportokra és a környezet egészére. A közösségi jogszabályok megfelelő szabványokat hoztak létre a környezeti levegő minősége vonatkozásában az emberi egészség és különösen az érzékeny egyének védelme érdekében, valamint a nemzeti kibocsátási határértékek vonatkozásában. A 2001. május 4-i közleményét követően, amely a „Tiszta levegőt Európának (CAFE) programot” elindította, a Bizottság 2005. szeptember 21-én újabb közleményt

⁽¹⁾ HL C 211., 2008.8.19., 12. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2008. december 16-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2009. június 8-i határozata.

⁽³⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

fogadott el „A levegőszennyezésre vonatkozó tematikus stratégia” címmel. A tematikus stratégia egyik következtetése szerint a levegőminőségre vonatkozó európai uniós célok eléréséhez a közlekedési ágazat (légi, tengeri és szárazföldi közlekedés), a háztartások, valamint az energia-, a mezőgazdasági és az ipari ágazat kibocsátásának további csökkentésére van szükség. A járművek kibocsátásainak csökkentésének feladatát ezzel összefüggésben egy átfogó stratégia keretében kell megközelíteni. Az Euro VI szabvány az egyik olyan intézkedés, amely a használatban lévő járművek olyan légszennyező anyag kibocsátásának csökkentésére irányul, mint például a légszennyező részecskék (PM), valamint az olyan ózonelőanyagok kibocsátásának csökkentésére, mint a nitrogén-oxidok (NO_x) és a szénhidrogének.

- (5) Az EU levegőminőségi céljainak megvalósítása a járművek kibocsátásának csökkentésére irányuló folyamatos erőfeszítést igényel. Ezért az ágazatot egyértelműen tájékoztatni kell a jövőbeni kibocsátási határértékekről, és kellő időt kell hagyni teljesítésükre és a szükséges műszaki fejlesztésekre.
- (6) Különösen a nehéz tehergépjárművek NO_x -kibocsátását kell csökkenteni a levegőminőség javítása és a szennyezési határértékek és a nemzeti kibocsátási határértékek betartása érdekében. A NO_x -kibocsátásra vonatkozó határértékek kezdeti szakaszban történő meghatározásának biztosítása kell a járműgyártók számára, hogy terveiket hosszú távra és európai uniós léptékben alakíthassák ki.
- (7) A kibocsátási szabványok meghatározása során fontos figyelembe venni hatásaikat a piacok és a gyártók versenyképességére, a felmerülő közvetlen és közvetett üzleti költségeket, valamint az innováció ösztönzése, a levegőminőség javulása, az egészségügyi kiadások csökkenése és a várható élettartam növekedése terén jelentkező előnyöket.
- (8) A belső piac működésének javításához – különösen az áruk szabad mozgása, a letelepedés szabadsága és a szolgáltatásnyújtás szabadsága tekintetében – szükséges egyrészt a korlátlan hozzáférés a járműjavítási információkhoz a műszaki információk szabványosított formátumban történő elérése útján, másrészt a járműjavítási és -karbantartási információk szolgáltatások piacán folyó tényleges verseny. Az ilyen információk nagy hányada a fedélzeti diagnosztikai rendszerekhez (OBD) és azoknak a jármű más rendszereivel való kölcsönhatásához kapcsolódik. Meg kell határozni azokat a műszaki leírásokat, amelyeket a gyártóknak internetes oldalaikon követniük kell, valamint a kis- és középvállalkozások számára elfogadható hozzáférést biztosító célzott intézkedéseket.
- (9) Legkésőbb 2013. augusztus 7-ig a Bizottság felülvizsgálja az összes járműjavítási és -karbantartási információhoz korlátlan hozzáférést biztosító rendszer működését annak meghatározása érdekében, hogy szükséges-e a típusjóváhagyásról szóló felülvizsgált keretjogszabályban egységes szerkezetbe foglalni a járműjavítási és -karban-

tartási információkhoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezéseket. Ha az említett információhoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezéseket ily módon egységes szerkezetbe foglalják, akkor az e rendeletben foglalt megfelelő rendelkezéseket hatályon kívül kell helyezni, feltéve, hogy a javítási és karbantartási információkra vonatkozó jelenlegi hozzáférési jogok megmaradnak.

- (10) A Bizottságnak ösztönöznie kell a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való korlátlan és szabványosított hozzáférés nemzetközi szintű szabványformátumának kidolgozását, például az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN) munkája révén.
- (11) Nélkülözhetetlen egy közös európai szabvány létrehozása az OBD rendszerre vonatkozó információk és a járműjavítási és -karbantartási információk vonatkozásában. Amíg ezt a szabványt el nem fogadják, a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó OBD, valamint járműjavítási és -karbantartási információkat könnyen elérhető módon és a hátrányos megkülönböztetést kizáró hozzáférést garantálva kell közzétenni. Az információkat a gyártók honlapján, vagy ha ez az információ jellege miatt nem lehetséges, egyéb megfelelő formátumban kell hozzáférhetővé tenni.
- (12) A Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie azokat a még nem szabályozott kibocsátásokat, amelyek az új üzemanyag-összetételek, motortechnológiák és kibocsátáscsökkentő rendszerek egyre szélesebb körben való használata következtében jelennek meg. A Bizottságnak szükség esetén e kibocsátások szabályozása érdekében javaslatot kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (13) Helyénvaló az olyan alternatív üzemanyagot felhasználó járművek bevezetésének ösztönzése, amelyek NO_x - és részecskekibocsátása alacsony. Ennélfogva határértékeket kell bevezetni a szénhidrogének, a metántól eltérő szénhidrogének és a metán vonatkozásában.
- (14) Az ultrafinom légszennyező részecskék ($0,1 \mu\text{m}$ vagy kisebb méretű szilárd anyagok) kibocsátása szabályozásának biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy elfogadjasson egy számszerű szabályozást is a légszennyezőrészecske-kibocsátás tekintetében a jelenleg használt tömeg alapú megközelítés mellett. A számszerű megközelítésnek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ-EGB) légszennyezőrészecske-mérő program (Particulate Measurement Programme – PMP) eredményeire kell támaszkodnia, és figyelembe kell vennie a már elfogadott nagyra törő környezetvédelmi célokat.
- (15) Ezen környezetvédelmi célok elérése érdekében helyénvaló rámutatni, hogy a részecskeszámra vonatkozó határértékek valószínűleg a legjobb rendelkezésre álló technológiát alkalmazó részecskeszűrőkkel jelenleg elérhető legmagasabb teljesítményszinteket tükrözik.

- (16) A Bizottságnak világszinten harmonizált menetciklusokat kell elfogadnia a vizsgálati eljárások vonatkozásában, amelyek az EK típus-jóváhagyási kibocsátási szabályozás alapjául szolgálnak. A használat közbeni tényleges kibocsátások ellenőrzésére szolgáló hordozható kibocsátásmérő rendszerek alkalmazását és a menetcikluson kívüli kibocsátások ellenőrzésére irányuló eljárások bevezetését is figyelembe kell venni.
- (17) A nehéz haszongépjárművek dízel részecskeszűrővel való utólagos felszerelése növelheti a nitrogén-dioxid- (NO_2 -) kibocsátást. A levegőszennyezésre vonatkozó tematikus stratégia keretében a Bizottságnak jogalkotási javaslatot kell kidolgoznia az utólagos beépítésre vonatkozó nemzeti szabályozások összehangolására, és ennek során biztosítania kell a környezetvédelmi előírások betartását.
- (18) A jármű használata során a kibocsátás ellenőrzése szempontjából fontos szerepet töltenek be az OBD rendszerek. A valóságban tapasztalható tényleges kibocsátás szabályozásának fontossága miatt a Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie az ilyen rendszerekre vonatkozó követelményeket és a hibafigyelésnél alkalmazott tűréshatárokat.
- (19) Annak érdekében, hogy megfigyelhető legyen az ágazat egészének hozzájárulása az üvegházhatást okozó gázok globális kibocsátásához, a Bizottságnak be kell vezetnie a nehéz tehergépjárművek üzemanyag-fogyasztásának és CO_2 -kibocsátásának mérését.
- (20) A tiszta és energiahatékony járművek piacának támogatása érdekében a Bizottságnak tanulmányoznia kell a teljes járművekre, és nemcsak a motorokra vonatkozó energiafogyasztással és CO_2 -kibocsátással kapcsolatos meghatározás és módszertan megvalósíthatóságát és kialakítását, anélkül, hogy ez a virtuális és tényleges vizsgálatok alkalmazását érintené. Egy ilyen meghatározásnak és módszertannak ki kell terjednie alternatív meghajtási koncepciókra (pl. hibrid járművek) és a járművek fejlesztésében szerepet játszó olyan tényezők hatásaira, mint az aerodinamika, a tömeg, a teherbíró képesség és a gördülési ellenállás. Ha sikerül megfelelő közzétételi és összehasonlítási módszert azonosítani, a különböző járműtípusokra vonatkozó, kapott üzemanyag-fogyasztást és széndioxid-kibocsátást a nyilvánosság számára elérhetővé kell tenni.
- (21) Annak érdekében, hogy jobban ellenőrizhetők legyenek a használat közbeni tényleges kibocsátások, köztük a menetcikluson kívüli kibocsátások is, és hogy könnyebbé váljon a használatban lévő járművek megfelelőségének vizsgálata, megfelelő időkeretek között hordozható kibocsátásmérő rendszereken alapuló vizsgálati módszereket és teljesítmény-előírásokat kell elfogadni.
- (22) A levegőminőségi célok elérésére tekintettel a Bizottságnak harmonizált rendelkezéseket kell bevezetnie annak biztosítására, hogy a nehéz tehergépjárművek és motorok menetcikluson kívüli kibocsátásait a motor-üzemállapotok és a környezeti működési feltételek széles skáláján megfelelően szabályozzák.
- (23) Az utókezelő berendezés megfelelő működése alapvető követelmény a szennyezőanyag-kibocsátásokra vonatkozó szabványok teljesítéséhez, különösen a NO_x esetében. Ebben az összefüggésben olyan intézkedéseket kell bevezetni, amelyek biztosítják a reagensek használatán alapuló rendszerek megfelelő működését.
- (24) A tagállamok képesek arra, hogy pénzügyi ösztönzőkkel felgyorsítsák a közösségi szinten elfogadott követelményeket teljesítő járművek forgalomba hozatalát. Ez a rendelet nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy a kibocsátást figyelembe vegyék a gépjárműadók számítási módja során.
- (25) Amikor a tagállamok intézkedéseket hoznak a részecskeszűrőknek a használatban lévő nehéz tehergépjárművekbe történő utólagos beszerelésének biztosítására, azoknak az Euro VI szabványokon kell alapulniuk.
- (26) A tagállamoknak szabályokat kell megállapítaniuk az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókról, és biztosítaniuk kell érvényesítésüket. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.
- (27) A gépjárművek motorteljesítményére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1980. december 16-i 80/1269/EGK tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ lefektetett, a gépjárművek motorteljesítményére vonatkozó előírásokat át kell vennie ennek a rendeletnek és a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló, 2007. június 20-i 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽²⁾. Ezért a 715/2007/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell, és a 80/1269/EGK irányelvet hatályon kívül kell helyezni.
- (28) A közösségi jogszabályok egyszerűsítése érdekében, helyénvaló a hatályos tehergépjármű-kibocsátásra vonatkozó jogszabályokat, nevezetesen a 2005/55/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ⁽³⁾ és a 2005/78/EK bizottsági irányelvet ⁽⁴⁾ egy rendelettel helyettesíteni. A rendelet használatának biztosítása kell, hogy a részletes műszaki rendelkezések közvetlenül alkalmazhatók legyenek a gyártókra, a jóváhagyó hatóságokra és a műszaki szolgálatokra, és hogy a rendelkezéseket gyorsan és hatékonyan lehessen aktualizálni. Ennek megfelelően a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelvet hatályon kívül kell helyezni és a 715/2007/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.

⁽¹⁾ HL L 375., 1980.12.31., 46. o.

⁽²⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

⁽³⁾ A 2005/55/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (2005. szeptember 28.) a járművek hajtására használt kompressziós gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag- és légszennyezőrészecske-kibocsátása, valamint a járművek hajtására használt, földgáz- vagy PB-gázüzemű külső gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 275., 2005.10.20., 1. o.).

⁽⁴⁾ 2005/78/EK bizottsági irányelv (2005. november 14.) a 2005/55/EK irányelv alkalmazásáról és annak I., II., III., IV. és VI. mellékletének módosításáról (HL L 313., 2005.11.29., 1. o.).

- (29) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (30) Különösen arra vonatkozóan kellene hatásköröket ruházni a Bizottságra, hogy részecskeszám-alapú határértékeket állapíthasson meg az I. mellékletben, adott esetben konkrétan meghatározza a NO₂ megengedett szintjét a NO_x-határértékeken belül, külön típus-jóváhagyási eljárásokat, vizsgálatokat és követelményeket, valamint részecskeszám-mérő eljárást határozzon meg, továbbá intézkedéseket fogadjon el a menetcikluson kívüli kibocsátásokat, a hordozható kibocsátásmérő rendszerek alkalmazását, a járműjavítási és -karbantartási információkhoz való hozzáférést és a kibocsátások mérésére szolgáló mérési ciklusokat illetően. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és e rendelet új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésével annak nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.
- (31) E rendelet célját – nevezetesen a belső piac kiteljesítését a gépjárművek kibocsátásaira vonatkozó közös műszaki előírások bevezetésén keresztül, valamint annak biztosítását, hogy a független piaci szereplők ugyanúgy hozzáférjenek a járműjavítási és karbantartási információkhoz, mint a hivatalos forgalmazók és szervizek – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően e rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet közös műszaki előírásokat határoz meg a gépjárművek, motorok és pótalkatrészek típusjóváhagyására kibocsátások tekintetében.

E rendelet szabályokat határoz meg a használatban lévő járművek és motorok megfelelőségére, a kibocsátáscsökkentő berendezések élettartamára, az OBD-rendszerekre, az üzemanyag-fogyasztás mérésére, a CO₂-kibocsátásra, valamint az OBD és a járműjavítási és -karbantartási információk hozzáférhetőségére.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

2. cikk

Hatály

Ezt a rendeletet a 2007/46/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott, 2 610 kg referenciatömeget meghaladó M₁, M₂, N₁ és N₂ kategóriájú gépjárművekre, valamint az említett mellékletben meghatározott M₃ és N₃ kategóriába tartozó valamennyi gépjárműre alkalmazni kell.

Ezt a rendeletet a 715/2007/EK rendelet 2. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül kell alkalmazni.

A gyártó kérésére a teljes jármű e rendelet és végrehajtási intézkedései szerinti típusjóváhagyása kiterjed a 2 610 kg-ot meghaladó referenciatömegű, nem teljes járműre is. A típusjóváhagyások akkor terjeszthetők ki, ha a gyártó bizonyítani tudja, hogy a nem teljes járműre várhatóan felszerelt összes felépítmény szerelvény a jármű referenciatömegét 2 610 kg fölé növeli.

A gyártó kérésére a jármű e rendelet és végrehajtási intézkedései szerinti típusjóváhagyása kiterjed a jármű 2 380 kg referenciatömeget meghaladó változataira és kiviteleire, amennyiben az megfelel a 715/2007/EK rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben meghatározott üvegházhatásúgáz-kibocsátásra és üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó méréssel kapcsolatos követelményeknek.

3. cikk

Meghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

1. „motor”: a jármű meghajtását biztosító erőforrás, amelyre önálló műszaki egységként a 2007/46/EGK irányelv 3. cikkének 25. pontjában meghatározottak szerint típusjóváhagyás adható;
2. „gáz-halmazállapotú szennyező anyagok”: kipufogógázzal kibocsátott szén-monoxid, NO_x nitrogén-dioxid (NO₂) egyenértékben kifejezve és szénhidrogének;
3. „légszennyező részecskék”: a kipufogógáz azon összetevői, amelyeket a kipufogócsőnél a hígított kipufogógázból 52 °C (325 K) maximális hőmérsékleten távolítanak el az átlagos kibocsátás ellenőrzéséhez használt vizsgálati eljárásnál meghatározott szűrőkkel;
4. „kipufogócső-kibocsátás”: a kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyező anyagok és légszennyező részecskék;
5. „forgattyúház”: azok a motoron belüli vagy kívüli terek, amelyeket olyan belső vagy külső vezetékek kötnek össze az olajteknővel, amelyeken keresztül a gázok és gőzök kiszivároghatnak;

6. „kibocsátáscsökkentő berendezés”: a jármű kipufogócsőnél történő és párolgási kibocsátások csökkentését és/vagy korlátozását szolgáló alkatrészei;
7. „fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszer”: olyan, a jármű vagy a motor fedélzetén található rendszer, amely képes a működési hibákat felismerni és adott esetben azokat riasztórendszer segítségével jelezni, számítógépes memóriában tárolt adatok segítségével a hibák valószínűsíthető helyét meghatározni és ezeket az adatokat a fedélzeten kívül elérhetővé tenni;
8. „hatástalanító módszer”: olyan kibocsátáscsökkentő módszer, amely akár a jármű szokásos működése során, akár a típus-jóváhagyási vizsgálati eljárásokon kívüli környezeti viszonyoktól és üzemállapotoktól eltérő feltételek esetén csökkenti a kibocsátáscsökkentés hatékonyságát;
9. „eredeti kibocsátáscsökkentő berendezés”: olyan kibocsátáscsökkentő berendezés vagy ilyen berendezések együttese, amelyre kiterjed az adott járműre megadott típusjóváhagyás;
10. „kibocsátáscsökkentő pótberendezés”: olyan kibocsátáscsökkentő berendezés vagy ilyen berendezések együttese, amelyet az eredeti kibocsátáscsökkentő berendezés pótlására szántak, és amelyre a 2007/46/EK irányelv 3. cikke 25. pontjában meghatározott önálló műszaki egységként jóváhagyás szerezhető;
11. „járműjavítási és -karbantartási információ”: minden olyan információ, amely a jármű hibájának megállapításához, a jármű karbantartásához, ellenőrzéséhez, időszakos felülvizsgálatához, javításához, újraprogramozásához, újraindításához vagy távdiagnosztikai támogatáshoz szükséges, és amelyet a gyártók hivatalos forgalmazói és szervizeik rendelkezésére bocsátanak, az ilyen információk későbbi módosításait és kiegészítéseit is ideértve. Ez az információ magában foglalja az alkatrészek vagy berendezések járműre való felszereléséhez szükséges valamennyi információt;
12. „gyártó”: az a személy vagy szerv, aki vagy amely a jóváhagyó hatóságnak felelős a járműtípus-jóváhagyás vagy az engedélyeztetési eljárás valamennyi vonatkozásáért, valamint a gyártásmegfelelőség biztosításáért. Nem szükséges, hogy az érintett személy vagy szerv közvetlenül részt vegyen az engedélyeztetési eljárás tárgyát képező jármű, rendszer, alkatrész vagy önálló műszaki egység gyártásának valamennyi szakaszában;
13. „független gazdasági szereplők”: azok a hivatalos forgalmazók és szervizeken kívüli vállalkozások, amelyek a gépjárművek javításában és karbantartásában közvetlenül vagy közvetve részt vesznek, különösen a járműjavítók, a járműjavító felszerelések, eszközök vagy pótalkatrészek gyártói vagy forgalmazói, a műszaki tájékoztatók megjelenítői, az autókлубok, a közúti segítségnyújtó szolgálatok, az ellenőrzési és vizsgáztatási szolgáltatásokat kínáló gazdasági szereplők, az alternatív üzemanyaggal működő járművek

berendezéseit szerelők, gyártók és javítók számára képzést kínáló gazdasági szereplők;

14. „alternatív üzemanyaggal működő jármű”: az a jármű, amelyet úgy terveznek, hogy legyen képes legalább egy olyan üzemanyaggal működni, amely légköri hőmérsékleten és nyomáson gázhalmazállapotú, vagy alapjában véve nem ásványi olajszármazék;
15. „referenciatömeg”: a menetkész jármű tömege, a járművezető 75 kg-mal figyelembe vett átlagtömegével csökkentve és megnövelve 100 kg átlagtömeggel;
16. „manipulálás”: a jármű kibocsátásszabályozó vagy meghajtó rendszerének – beleértve e rendszerek valamennyi szoftverének vagy más logikai szabályozó elemének – lekapcsolása, átállítása vagy módosítása, amely szándékosságtól függetlenül, a jármű kibocsátási teljesítményének csökkenését idézi elő.

A Bizottság az OBD-rendszerek terén történő műszaki fejlődés követése érdekében módosíthatja az első albekezdés 7. pontjában található meghatározást. Ezt az intézkedést, amely e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányul, a 13. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni

4. cikk

A gyártók kötelezettségei

(1) A gyártók kötelesek bizonyítani, hogy minden új jármű, amelyet a Közösségben értékesítenek, regisztrálnak vagy üzembe helyeznek, minden új motor, amelyet a Közösségben értékesítenek vagy üzembe helyeznek, és minden új kibocsátáscsökkentő pótberendezés, amely a 8. és 9. cikk alapján típusjóváhagyásra kötelezett, és amelyet a Közösségben értékesítenek vagy üzembe helyeznek, az e rendeletben és végrehajtási intézkedéseiben foglaltaknak megfelelően típusjóváhagyással rendelkezik.

(2) A gyártók kötelesek biztosítani a gyártás megfelelőségét, a kibocsátáscsökkentő berendezések tartósságát és a használatban lévő járművek megfelelőségét ellenőrző típus-jóváhagyási eljárások elvégzését.

A gyártó megteszi azokat a műszaki intézkedéseket, amelyek biztosítják a kipufogócsőnél történő kibocsátás hatékony korlátozását e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek megfelelően, a járművek szokásos élettartama alatt, szokásos üzemi körülmények között.

E célból az a kilométer-teljesítmény és referencia-időszak, amely alapján a típusjóváhagyáshoz a kibocsátáscsökkentő berendezésen végrehajtott tartóssági vizsgálatot és a használatban lévő járművek vagy motorok megfelelőségvizsgálatát végrehajtják, a következő:

- a) 160 000 km vagy öt év (a kettő közül a korábbi) az M₁, N₁ és M₂ kategóriájú járművekre szerelt motorok esetében;

- b) 300 000 km vagy hat év (a kettő közül a korábbi) a 16 tonnát meg nem haladó műszakilag megengedett legnagyobb tömegű N_2 vagy N_3 kategóriájú, és a 7,5 tonnát meg nem haladó műszakilag megengedett legnagyobb tömegű M_3 kategóriájú és I. osztályú, II. osztályú, A. osztályú és B. osztályú járművekbe szerelt motorok esetében;
- c) 700 000 km vagy hét év (a kettő közül a korábbi) a 16 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb tömegű N_3 kategóriájú, és a 7,5 tonnát meghaladó műszakilag megengedett legnagyobb tömegű M_3 kategóriájú, III. osztályú és B. osztályú járművekbe szerelt motorok esetében.

(3) A Bizottság az említett eljárásnak megfelelően meghatározza az e cikk (1) és (2) bekezdése végrehajtására vonatkozó konkrét eljárásokat és követelményeket. Ezeket az intézkedéseket, amelyek e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve a kiegészítéssel történő módosítást is, a 13. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

5. cikk

Követelmények és vizsgálatok

- (1) A gyártók biztosítják az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelést.
- (2) A gyártók kötelesek olyan felszereléssel ellátni a járművet és a motort, hogy a kibocsátásokat valószínűsíthetően befolyásoló komponensek tervezése, kialakítása és összeállítása lehetővé tegye a jármű és a motor számára a rendes használat során az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek való megfelelést.
- (3) Tilos a kibocsátáscsökkentő berendezések hatékonyságát csökkentő hatástalanító stratégiák használata.
- (4) A Bizottság intézkedéseket fogad el e cikk végrehajtására, beleértve a következőkkel kapcsolatos intézkedéseket:
- a) kipufogócsőnél történő kibocsátások, ideértve a mérési ciklusokat, a hordozható kibocsátásmérő rendszerek használatát a tényleges üzemi kibocsátások ellenőrzésére, a menetcikluson kívüli kibocsátások ellenőrzését és korlátozását, a részecskeszámra vonatkozó határértékek megállapítását a hatályos, nagyra törő környezetvédelmi követelmények figyelembevételével, az üresjárat fordulatszámánál tapasztalható kibocsátásokat;
- b) kibocsátások a forgattyúházból;
- c) a fedélzeti diagnosztikai rendszerek és a használatban lévő járművek kibocsátáscsökkentő berendezéseinek teljesítménye;
- d) kibocsátáscsökkentő berendezések tartóssága, kibocsátáscsökkentő pótkomponensek, a használatban lévő motorok és

járművek megfelelősége, gyártásmegfelelőség és közlekedésre való alkalmasság;

- e) CO_2 -kibocsátások és üzemanyag-fogyasztás;
- f) a típusjóvá hagyások kiterjesztése;
- g) a mérőberendezések;
- h) referencia-üzemanyagok, úgymint benzin, gázolaj, gáz-halmazállapotú üzemanyagok és bioüzemanyagok, úgymint bioetanol, biodízel és biogáz;
- i) a motorteljesítmény mérése;
- j) a kibocsátáscsökkentő berendezések helyes működése és regenerálása;
- k) a NO_x szabályozására szolgáló megoldások helyes működését biztosító konkrét rendelkezések; e rendelkezések biztosítják, hogy a járművek nem működtethetők, amennyiben a NO_x szabályozására szolgáló megoldások nem működnek, pl. a szükséges reagens hiánya, a nem megfelelő kipufogógáz-visszakeringető rendszer (EGR) vagy az EGR deaktiválása miatt.

Ezeket az intézkedéseket, amelyek e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve a kiegészítéssel történő módosítást is, a 13. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

6. cikk

Az információhoz való hozzáférés

- (1) A gyártók korlátlan és szabványosított hozzáférést biztosítanak az OBD rendszerre vonatkozó információkhoz, diagnosztikai és egyéb berendezésekhez, eszközökhöz – ideértve a kapcsolódó szoftvereket – és a járműjavítási és -karbantartási információkhoz a független gazdasági szereplők számára.

A gyártók szabványosított, biztonságos és távolról elérhető lehetőséget biztosítanak annak lehetővé tétele érdekében, hogy a független javítóműhelyek elvégezhessék a gépjármű biztonsági rendszereihez való hozzáférést igénylő beavatkozásokat.

Többlépcsős típusjóvá hagyás esetén a kérdéses típusjóvá hagyásért felelős gyártó felelős az adott fázissal kapcsolatos javítási információk közléséért is a végtermék gyártója és a független gazdasági szereplők számára egyaránt. A végtermék gyártója felelős a teljes járművel kapcsolatos információk közléséért a független gazdasági szereplők számára.

A 715/2007/EK rendelet 6. és 7. cikke megfelelően alkalmazandó.

A vonatkozó szabvány például a CEN munkáján keresztül történő elfogadásáig az OBD-, valamint járműjavítási és -karbantartási információkat könnyen elérhető, a hátrányos megkülönböztetést kizáró módon kell közzétenni.

Ezen információkat a gyártók honlapján vagy – ha ez az információ jellege miatt nem lehetséges – egyéb megfelelő formátumban kell közzétenni.

(2) A Bizottság az (1) bekezdés végrehajtása céljából meghatározza és naprakészen tartja azokat a megfelelő technikai specifikációkat, amelyek szerint az OBD- és a járműjavítási és -karbantartási információkat nyilvánossá kell tenni. A Bizottságnak figyelembe kell vennie a jelenlegi informatikai technológiákat, a járműgyártási technológiákkal kapcsolatos várható fejleményeket, a létező ISO-szabványokat, valamint a világszintű ISO-szabvány létrejöttének lehetőségét.

A Bizottság az említett eljárással elfogadhat további olyan intézkedéseket is, amelyek az (1) bekezdés végrehajtásához szükségesek.

Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 13. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

7. cikk

A reagenst használó rendszerekkel kapcsolatos követelmények

(1) A járművek gyártói, javítói és üzemeltetői nem módosítják a jogszabályok kijátszásának céljával az olyan rendszereket, amelyek reagenst használnak.

(2) A járművek üzemeltetőinek biztosítani kell, hogy a járműveket ne lehessen reagens nélkül működtetni.

8. cikk

A járművek és motorok típus-jóváhagyási kérelmének menetrendje

(1) 2012. december 31-től a nemzeti hatóságok a kibocsátásokkal kapcsolatos indokok alapján az olyan új típusú járművek vagy motorok tekintetében kötelesek megtagadni az EK-típus-jóváhagyás vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek.

Az Euro VI-nál korábbi kibocsátáscsökkentési szakasznak megfelelő típus-jóváhagyási műszaki bizonyítvány adható olyan járművek és motorok részére, amelyeket harmadik országba történő kivitelre szánnak, feltéve, hogy ezek a bizonyítványok egyértelműen kimondják, hogy a kérdéses járművek és motorok nem léphetnek be a közösségi piacra.

(2) 2013. december 31-től az olyan új járművek esetében, amelyek nem felelnek meg e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek, a nemzeti hatóságok nem tekintik érvényesnek a megfelelési bizonyítványokat a 2007/46/EK irányelv 26. cikke alkalmazásában, és a kibocsátásokkal kapcsolatos indokkal megtiltják az ilyen járművek nyilvántartásba vételét, értékesítését és üzembe helyezését.

Ugyanettől az időponttól kezdve, a használatban lévő járművek motorjainak cseréjére szánt motorok kivételével, a nemzeti hatóságok megtiltják az olyan új motorok értékesítését vagy használatát, amelyek nem felelnek meg e a rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek.

(3) E cikk (1) és (2) bekezdésének sérelme nélkül, és a 4. cikk (3) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében és a 6. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében említett végrehajtási intézkedések hatálybalépésétől függően, a nemzeti hatóság nem utasíthatja el a jármű kibocsátásaival kapcsolatos indokkal az EK-típusjóváhagyás vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását a gyártó kérésére, és nem akadályozhatja meg az új típusú járművek vagy motorok nyilvántartásba vételét, értékesítését vagy üzembe helyezését sem, amennyiben az érintett jármű vagy motor megfelel e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek.

9. cikk

A tagállamok kötelezettségei a cserealkatrészek típusjóváhagyásával kapcsolatban

Meg kell tiltani az e rendelet és végrehajtási intézkedései szerint jóváhagyott járművekbe szánt kibocsátáscsökkentő pótkomponensek értékesítését, illetve járműbe szerelését, ha azok nem olyan típusúak, mint amelyre a típusjóváhagyást e rendeletnek illetve annak végrehajtási intézkedéseinek megfelelően megadták.

10. cikk

Pénzügyi ösztönzők

(1) E rendelet végrehajtási intézkedéseinek hatálybalépésétől függően a tagállamok pénzügyi ösztönzőket nyújthatnak az olyan sorozatgyártású gépjárművekre vonatkozóan, amelyek megfelelnek e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek.

Ezek az ösztönzők minden olyan új járműre vonatkoznak, amelyeket az érintett tagállamban hoznak forgalomba, és megfelelnek e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek. Ugyanakkor alkalmazásukat legkésőbb 2013. december 31-én meg kell szüntetni.

(2) E rendelet végrehajtási intézkedéseinek hatálybalépésétől függően a tagállamok pénzügyi ösztönzőket nyújthatnak a használatban lévő járműveknek az I. mellékletben megállapított kibocsátási határértékek elérése érdekében történő felújítására, és az e rendeletnek és végrehajtási intézkedéseinek nem megfelelő járművek forgalomból való kivonására.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett pénzügyi ösztönzők összege egyik gépjárműtípus esetében sem lépheti túl az I. mellékletben meghatározott kibocsátási határértékeknek való megfelelés biztosítására bevezetett műszaki berendezések többletköltségét, a járműbe való beszerelés költségét is beleértve.

(4) A Bizottságot tájékoztatni kell az (1) és (2) bekezdésben említett pénzügyi ösztönzők bevezetésére vagy megváltoztatására vonatkozó tervekről.

11. cikk

Szankciók

(1) A tagállamok megállapítják az e rendelet és végrehajtási intézkedései rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókkal kapcsolatos rendelkezéseket, és meghozzák a szankciók végrehajtása érdekében szükséges valamennyi intézkedést. Az előírt szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok ezekről a rendelkezésekről 2011. február 7-ig tájékoztatják a Bizottságot, és haladéktalanul közlik a Bizottsággal az e szabályokat érintő minden későbbi módosítást is.

(2) A gyártók szankcióval járó jogsértéseinek típusai a következők:

- a) hamis nyilatkozat tétele a jóváhagyási eljárás vagy a visszahíváshoz vezető eljárások során;
- b) a típusjóváhagyás, illetve a használatban lévő járművek megfelelésvizsgálati eredményeinek meghamisítása;
- c) olyan adatok vagy műszaki előírások visszatartása, amelyek visszahíváshoz vagy a típusjóváhagyás visszavonásához vezethetnek;
- d) hatástalanító módszerek alkalmazása;
- e) az adatokhoz való hozzáférés megtagadása.

A járművek gyártói, javítói és üzemeltetői szankcióval járó jogsértései közé tartozik a NO_x -kibocsátások szabályozását célzó rendszereknek a manipulálása is. Ez magában foglalja például a reagenst használó rendszerek manipulálását.

Az üzemben tartó által elkövetett, szankcióval járó jogsértések közé tartozik a járművek reagens nélküli vezetése.

12. cikk

A specifikációk újrafogalmazása

(1) Az ENSZ-EGB járműelőírások harmonizálásának világfóruma védnöksége alatt folyó PMP megfelelő részeinek befejezését követően a Bizottság, a Közösségen belüli környezetvédelem szintjének csökkentése nélkül:

a) bevezeti a részecskekibocsátás további szabályozására a részecskeszám-alapú határértékeket, amelyeket a részecskék tömegére vonatkozó határértékeknek való megfelelés érdekében az akkor ténylegesen használt technológiáknak megfelelő szinten állapítanak meg;

b) a részecskeszámról vonatkozó mérési eljárást fogad el.

A Bizottság, a közösségi környezetvédelem szintjének csökkentése nélkül, a teljes kibocsátott NO_x határértéke mellett adott esetben határértéket állapít meg a NO_2 kibocsátásnak vonatkozásában is. A kibocsátott NO_2 -re vonatkozó határértéket az akkor működő technológiák teljesítményét tükröző szinten állapítják meg.

Ezeket az intézkedéseket, amelyek e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve a kiegészítéssel történő módosítást is, a 13. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(2) A Bizottság korrelációs együtthatókat állít fel az európai átmeneti ciklus (ETC) és az európai állandósult állapotú ciklus (ESC) között a 2005/55/EK irányelvben leírtaknak megfelelően, valamint a világszinten harmonizált átmeneti menetciklus (WHTC) és a világszinten harmonizált állandósult állapotú menetciklus (WHSC) között, és ennek megfelelően kiigazítja a határértékeket. Ezeket az intézkedéseket, amelyek e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve a kiegészítéssel történő módosítást is, a 13. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(3) A Bizottság folyamatosan felülvizsgálja az 5. cikk (4) bekezdésében említett eljárásokat, vizsgálatokat és követelményeket, valamint a kibocsátások mérésére használt mérési ciklusokat.

Ha a felülvizsgálat kimutatja, hogy ezek az eljárások, vizsgálatok, követelmények és mérési ciklusok már nem megfelelők, illetve nem tükrözik a valós kibocsátásokat, akkor azokat ki kell igazítani oly módon, hogy azok megfelelően tükrözzék a valós közúti vezetés által generált kibocsátásokat. Ezeket az intézkedéseket, amelyek e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve a kiegészítéssel történő módosítást is, a 13. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(4) A Bizottság folyamatosan figyelemmel kíséri a 3. cikk 2. pontjában felsorolt szennyező anyagokat. Ha a Bizottság úgy látja, hogy helyénvaló lenne további szennyező anyagok kibocsátásának a szabályozása, e rendelet módosítására javaslatot terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé.

13. cikk

A bizottság eljárása

(1) A Bizottságot a 2007/46/EK irányelv 40. cikkének (1) bekezdésével létrehozott „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság (TCMV) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel 8. cikkének rendelkezéseire.

14. cikk

Végrehajtás

A Bizottság 2010. április 1-jéig elfogadja a 4. cikk (3) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 6. cikk (2) bekezdésében és a 12. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában említett végrehajtási intézkedéseket.

15. cikk

A 715/2007/EK rendelet módosításai

A 715/2007/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 5. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:

- i. a h) pont utáni „valamint” szót el kell hagyni;
- ii. a bekezdés a következővel egészül ki:
„j) a motorteljesítmény mérése.”

2. A 14. cikk (6) bekezdését el kell hagyni.

16. cikk

A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv IV., VI. és XI. melléklete e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

17. cikk

Hatályon kívül helyezés

(1) A 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv 2013. december 31-én hatályát veszti.

(2) A hatályon kívül helyezett irányelvekre történő hivatkozást az e rendeletre történő hivatkozásként kell értelmezni.

18. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2009. augusztus 7-től kell alkalmazni. Ugyanakkor a 8. cikk (3) bekezdése és a 10. cikk 2009. augusztus 7-től alkalmazandó, míg a II. melléklet 1.a) i., 1.b) i., 2.a), 3.a) i., 3.b) i., 3.c) i., 3.d) i. és 3.e) i. pontja 2013. december 31-től alkalmazandó.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2009. június 18-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

Š. FÜLE

I. MELLÉKLET

Euro VI kibocsátási határértékek

	Határértékek							
	CO (mg/kWh)	Összes szénhidrogén (mg/kWh)	Metántól különböző szénhidro- gének (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM tömege (mg/kWh)	PM ⁽²⁾ mennyisége (száma) (db/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Megjegyzés:

PI = szikragyújtás (positive ignition).

CI = kompressziós gyújtás (compression ignition).

⁽¹⁾ A NO_x határértékeken belül a NO₂ megengedett szintje későbbi szakaszban is megállapítható.⁽²⁾ A részecskeszámra vonatkozó előírás később, de legkésőbb 2010. április 1-jéig meghatározásra kerül.⁽³⁾ Az ESC és ETC határértékek helyébe lépő WHSC-re és WHTC-re vonatkozó határértékeket később, de legkésőbb 2010. április 1-jéig vezetik be, amint megállapították a jelenlegi ciklusokra (ESC és ETC) vonatkozó korrelációs együtthatókat.

II. MELLÉKLET

A 2007/46/EK irányelv módosítása

A 2007/46/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A IV. melléklet I. része a következőképpen módosul:

a) a táblázat a következőképp módosul:

i. a 40. és a 41. pontot el kell hagyni;

ii. a következő ponttal egészül ki:

Tárgy	Szabályozási aktus száma	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	Alkalmazhatóság									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„41a Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	595/2009/EK rendelet	HL L 188, 2009.7.18., 1 o.	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X ¹²				

iii. a következő megjegyzést kell beilleszteni:

„⁽¹²⁾ Olyan 2 610 kg referenciatömeget meghaladó járművekre, amelyekre a 715/2007/EK rendelet alapján nem adtak típusjóvá hagyást (a gyártó kérésére, és feltéve, hogy referenciatömegük nem haladja meg a 2 840 kg-ot);

b) a függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. és a 41. pontot el kell hagyni;

ii. a következő ponttal egészül ki:

	Tárgy	Szabályozási aktus száma	Hivatkozás a Hivatalos Lapra	M ₁
„41a	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek, kivéve a fedélzeti diagnosztikai rendszerekre (OBD) és az információkhoz való hozzáférésre vonatkozó összes előírást/információhoz való hozzáférés	595/2009/EK rendelet	HL L 188, 2009.7.18., 1 o.	A ¹²

2. A VI. melléklet függelékében a táblázat a következőképpen módosul:

a) a 40. és a 41. pontot el kell hagyni;

b) a következő ponttal egészül ki:

Tárgy	Szabályozási aktus száma	Az alábbival módosított	A következő változatokra alkalmazandó
„41a Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	595/2009/EK rendelet		

3. A XI. melléklet a következőképpen módosul:

a) az 1. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. és a 41. pontot el kell hagyni;

ii. a következő ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	$M_1 \leq 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	$M_1 > 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	M_2	M_3
„41a	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	595/2009/EK rendelet	G + H	G + H	G + H	G + H

b) a 2. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. és a 41. pontot el kell hagyni;

ii. a következő ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	595/2009/EK rendelet	X	X	X	X	X	X				

c) a 3. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. és a 41. pontot el kell hagyni;

ii. a következő ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	M_1
„41a	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	595/2009/EK rendelet	X

d) a 4. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. és a 41. pontot el kell hagyni;

ii. a következő ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	595/2009/EK rendelet	H	H	H	H	H				

e) az 5. függelékben a táblázat a következőképpen módosul:

i. a 40. és a 41. pontot el kell hagyni;

ii. a következő ponttal egészül ki:

Tétel	Tárgy	Szabályozási aktus száma	N ₃ kategóriájú önjáró daru
„41a	Kibocsátások (Euro VI), nehéz tehergépjárművek/információhoz való hozzáférés	595/2009/EK rendelet	V”