

I

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta)

REGULAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 595/2009

(2009. gada 18. jūnijs)

par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celstspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 95. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

rīkojoties saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

(1) Iekšējais tirgus aptver teritoriju bez iekšējām robežām, kurā jānodrošina preču, pakalpojumu un kapitāla brīva aprīte un personu brīva pārvietošanās. Tādējādi izveidota visaptveroša Kopienas tipa apstiprinājuma sistēma mehāniskiem transportlīdzekļiem. Tehniskās prasības mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam attiecībā uz emisijām būtu jānosaka tādēļ, lai nepieļautu atšķirīgas prasības dalībvalstīs un nodrošinātu vides aizsardzību augstā līmenī.

(2) Šī regula ir jauns atsevišķs regulējošs akts Kopienas tipa apstiprinājuma procedūras kontekstā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) ⁽³⁾. Tādējādi attiecīgi būtu jāgroza šīs direktīvas IV, VI un XI pielikums.

(3) Pēc Eiropas Parlamenta pieprasījuma Kopienas tiesību aktos par transportlīdzekļiem ieviesta jauna regulatīva pieeja. Tādēļ šai regulai vajadzētu paredzēt tikai pamatnoteikumus attiecībā uz transportlīdzekļu radītām emisijām, savukārt tehniskās specifikācijas būtu jānosaka ar īstenošanas pasākumiem, ko pieņem saskaņā ar komitejas procedūrām.

(4) Sestā Kopienas vides rīcības programma, ko pieņēma ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 22. jūlija Lēmumu Nr. 1600/2002/EK ⁽⁴⁾ nosaka nepieciešamību samazināt piesārņojumu tādā mērā, lai pēc iespējas samazinātu kaitējumu cilvēku veselībai, pievēršot īpašu uzmanību jutīgiem iedzīvotājiem un videi kopumā. Kopienas tiesību akti nosaka atbilstīgus apkārtējā gaisa kvalitātes standartus cilvēku veselības aizsardzībai, jo īpaši attiecībā uz jutīgām personām, kā arī standartus emisijas robežvērtībām valstīs. Pēc 2001. gada 4. maija Paziņojuma, ar ko tika izveidota Programma "Tīrs gaiss Eiropai" (CAFE), Komisija 2005. gada 21. septembrī pieņēma vēl vienu Paziņojumu "Tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu". Viens no tematiskās stratēģijas secinājumiem ir

⁽¹⁾ OV C 211, 19.8.2008., 12. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2008. gada 16. decembra Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2009. gada 8. jūnija Lēmums.

⁽³⁾ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.

tāds, ka turpmāk jāsamazina emisijas, ko rada transporta nozare (gaisa, jūras un sauszemes transports), mājsaimniecības un enerģētikas, lauksaimniecības un rūpniecības nozare, lai tādējādi sasniegtu ES gaisa kvalitātei izvirzītos mērķus. Šajā kontekstā transportlīdzekļu radīto emisiju samazināšanas uzdevumam būtu jāpievēršas atbilstīgi vispārējai stratēģijai. *Euro VI* standarti ir to pasākumu daļa, kuru uzdevums ir samazināt tādu gaisa piesārņotāju kā makrodaļiņu piesārņotāji (PM) un tādu ozona prekursoru kā slāpekļa nitrāti (NO_x) un oglekļa dioksīds faktiskās ekspluatācijas emisijas.

- (5) Lai sasniegtu ES gaisa kvalitātei noteiktos mērķus, arī turpmāk jāstrādā, lai samazinātu transportlīdzekļu radītās emisijas. Šim nolūkam rūpniecībai būtu jāsniedz skaidra informācija par emisiju robežvērtībām nākotnē un jānodrošina ražotājiem pienācīgs sagatavošanās laiks, kurā panākt atbilstību šīm vērtībām un vajadzīgo tehnisko atbilstību.
- (6) Lai uzlabotu gaisa kvalitāti un nodrošinātu atbilstību piesārņojuma robežvērtībām un emisiju ierobežojumam valstī, īpaši svarīgi ir samazināt NO_x emisijas, ko rada lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļi. Nosakot NO_x emisiju robežvērtības agrīnā posmā, transportlīdzekļu izgatavotājiem vajadzētu dot ilgtermiņa plānošanas drošību visā Eiropas Savienībā.
- (7) Nosakot emisiju standartus, ir būtiski ņemt vērā ietekmi uz tirgu un izgatavotāju konkurētspēju, tiešās un netiešās izmaksas uzņēmumiem un ieguvumi, sekmējot inovāciju, uzlabojot gaisa kvalitāti, samazinot veselības aprūpes izmaksas un pagarinot paredzamo dzīves ilgumu.
- (8) Lai uzlabotu iekšējā tirgus darbību, jo īpaši attiecībā uz preču brīvu apriti, brīvību veikt uzņēmējdarbību un brīvību sniegt pakalpojumus, ir nepieciešama neierobežota piekļuve transportlīdzekļu remonta informācijai, izmantojot standartformātu, ko lieto tehniskās informācijas iegūšanai, un efektīva konkurence transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas dienestu tirgū. Liela šādas informācijas daļa saistīta ar iebūvētām diagnostikas (OBD) sistēmām un to mijiedarbību ar citām transportlīdzekļa sistēmām. Ir tehniskās specifikācijas, kas izgatavotājiem jāievēro attiecībā uz informācijas sniegšanu viņu tīmekļa vietnēs, un mērķtiecīgi pasākumi, lai mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) nodrošinātu pienācīgu piekļuvi informācijai.
- (9) Ne vēlāk kā 2013. gada 7. augustā Komisijai būtu jāpārskata, kā darbojas neierobežota piekļuve transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, lai noteiktu, vai tas būtu piemēroti apvienot visus noteikumus par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes

informācijai pārskatītā pamata tiesību aktā par transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu. Ja noteikumi par piekļuvi šādai informācijai ir apvienoti minētā veidā, būtu jāatceļ šīs regulas attiecīgie noteikumi, ja tiek saglabātas pašreizējās tiesības piekļūt remonta un tehniskās apkopes informācijai.

- (10) Komisijai būtu jānodrošina, izmantojot piemēram, Eiropas Standartizācijas komitejas darbu, izstrādāt starptautiski saskaņotu standarta formātu neierobežotai un standartizētai piekļuvei transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.
- (11) Ir būtiski izstrādāt kopīgu Eiropas standartu transportlīdzekļa OBD un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijas formātam. Tiklīdz minētais standarts ir pieņemts, transportlīdzekļa OBD un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļiem būtu jāsniedz viegli pieejamā veidā un formātā, kas garantē nediskriminējošu piekļuvi. Informācija būtu jānodrošina ražotāju tīmekļa vietnēs vai, ja tas nav iespējams informācijas satura dēļ, citā atbilstīgā veidā.
- (12) Komisijai būtu jāuzrauga emisijas, kas pagaidām netiek regulētas un kas rodas jaunu degvielas formulu, motoru tehnoloģiju un emisiju kontroles sistēmu plašākas izmantošanas rezultātā. Tāpat Komisijai būtu vajadzības gadījumā jāiesniedz priekšlikums Eiropas Parlamentam un Padomei par šādu emisiju regulējumu.
- (13) Ir pareizi veicināt alternatīvās degvielas transportlīdzekļu ieviešanu, kas var radīt nelielas NO_x un makrodaļiņu emisijas. Tādēļ būtu jāievieš robežvērtības oglekļa dioksīdam, nemitāna oglekļa dioksīdam un metānam.
- (14) Lai nodrošinātu sīku makrodaļiņu piesārņotāju (PM 0,1 μm un mazāk) emisiju kontroli, Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt tādu pieeju makrodaļiņu piesārņotāju emisijām, kuras pamatā ir skaits, ne tikai pašreiz izmantoto pieeju, kuras pamatā ir masa. Tādā pieejā makrodaļiņu emisijām, kuras pamatā ir skaits, būtu jāizmanto ANO Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Makrodaļiņu mērīšanas programmas (PMP) rezultāti, un šai pieejai vajadzētu būt atbilstīgai pastāvošajiem nozīmīgajiem mērķiem vides jomā.
- (15) Lai sasniegtu šos vides aizsardzības mērķus, būtu jānodrošina, ka makrodaļiņu skaita robežvērtības varētu atspoguļot pašlaik sasniegtos makrodaļiņu filtru darbības augstākos līmeņus, izmantojot vislabāko pieejamo tehnoloģiju.

- (16) Komisijai būtu jāpieņem starptautiski saskaņoti braukšanas cikli testa procedūrā, kas nodrošina EK tipa apstiprinājuma emisiju regulējuma pamatu. Tāpat būtu jāapsver pārņējamu emisiju mērīšanas sistēmu piemērošana, lai pārbaudītu ekspluatācijas radītās faktiskās emisijas un ieviestu procedūras ārpuscikla emisiju kontrolei.
- (17) Smago transportlīdzekļu aprīkošana ar dīzeļdegvielas makrodaļiņu filtriem var radīt lielāku slāpekļa dioksīda (NO₂) emisiju apjomu. Tādēļ saistībā ar tematisko stratēģiju par gaisa tīrības saglabāšanu Komisijai būtu jāizstrādā likumdošanas priekšlikums par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz transportlīdzekļu aprīkošanu un jānodrošina, ka turklāt tiek ievērotas vides aizsardzības normas.
- (18) OBD sistēmas ir svarīgas, kontrolējot emisijas transportlīdzekļa lietošanas laikā. Tā kā ir svarīgi kontrolēt reālās emisijas, Komisijai regulāri būtu jāuzrauga šādu sistēmu prasības un pielāides līmenis kļūmju pārraudzīšanai.
- (19) Lai pārraudzītu šīs nozares īpatsvaru siltumnīcas efektu izraisošo gāzu globālajās emisijās kopumā, Komisijai būtu jāievieš degvielas patēriņa un lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļu radīto oglekļa dioksīda emisiju mērīšana.
- (20) Lai veicinātu tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu tirgu, Komisijai, neskarot virtuālo un faktisko testēšanu, būtu jāizvērtē definīcijas un metožu iespējamība un izstrāde attiecībā uz visa transportlīdzekļa, nevis tikai motora enerģijas patēriņu un CO₂ emisijām. Šajā definīcijā un metodēs vajadzētu iekļaut arī transportlīdzekļu alternatīvās koncepcijas (piemēram, hibridus transportlīdzekļus) un veikto uzlabojumu ietekmi uz transportlīdzekļiem attiecībā uz aerodinamiku, svaru, kravas nestspēju un rites pretestību. Ja iespējams noteikt piemērotu izpildes un salīdzināšanas metodi, informācijai par degvielas patēriņu un CO₂ emisiju vajadzētu būt publiski pieejamai dažādiem transportlīdzekļu veidiem.
- (21) Lai labāk kontrolētu ekspluatācijas radītās faktiskās emisijas, tostarp ārpuscikla emisijas, un atvieglotu ekspluatācijas atbilstības procesu, saskaņā ar atbilstīgu laika grafiku būtu jāpieņem testēšanas metodes un veikspējas prasības, kuru pamatā ir pārņējamu emisiju mērīšanas sistēmu izmantošana.
- (22) Ņemot vērā nepieciešamību sasniegt ES gaisa kvalitātes mērķus, Komisijai būtu jāievieš saskaņoti noteikumi, lai nodrošinātu, ka ārpuscikla emisijas, ko rada lieljaudas motori un lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļi, tiek atbilstīgi kontrolētas plaša spektra motoriem un plaša spektra darbības apstākļos.
- (23) Pēcaprārdes sistēmas pareiza darbība, jo īpaši NO_x gadījumā, ir pamatprasība piesārņotāju emisiju noteikto standartu izpildei. Šajā kontekstā būtu jāievieš pasākumi, kas garantē, ka sistēmas, kas ir atkarīgas no izmantotā reaģenta, darbojas pareizi.
- (24) Piemērojot finanšu stimulus, dalībvalstis var paātrināt procesu, kad tirgū tiek laisti transportlīdzekļi, kas atbilst Kopienā noteiktajām prasībām. Šī regula nedrīkstētu ietekmēt dalībvalstu tiesības iekļaut emisijas metodē, saskaņā ar kuru aprēķina transportlīdzekļiem uzliekamos nodokļus.
- (25) Izstrādājot pasākumus, ar kuriem nodrošina pašreizējo lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļu modernizēšanu, dalībvalstīm par pamatu būtu jāizmanto Euro VI standarti.
- (26) Dalībvalstīm būtu jāizstrādā noteikumi par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un jānodrošina to īstenošana. Sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām.
- (27) Prasības attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu motora jaudu, kas noteiktas Padomes Direktīvā 80/1269/EEK (1980. gada 16. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu motora jaudu⁽¹⁾, būtu jāiekļauj šajā regulā un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai⁽²⁾. Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Regula (EK) Nr. 715/2007 un jāatceļ Direktīva 80/1269/EEK.
- (28) Lai vienkāršotu Kopienas tiesību aktus, ir lietderīgi ar regulu aizstāt pastāvošos tiesību aktus par lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļu emisijām, proti, Direktīvu 2005/55/EK⁽³⁾ un Komisijas Direktīvu 2005/78/EK⁽⁴⁾. Tam, ka tiek izmantota regula, būtu jānodrošina sīki izstrādātu tehnisko noteikumu tieša piemērošana izgatavotājiem, apstiprinātājām iestādēm un tehniskajiem dienestiem, un tos var ātri un efektīvi atjaunināt. Tādējādi būtu jāatceļ Direktīvas 2005/55/EK un 2005/78/EK un attiecīgi jāgroza Regula (EK) Nr. 715/2007.

⁽¹⁾ OV L 375, 31.12.1980., 46. lpp.

⁽²⁾ OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/55/EK (2005. gada 28. septembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai samazinātu gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju no kompresijaizdedzes motoriem, kuri paredzēti transportlīdzekļiem, un gāzveida piesārņotāju emisiju no dzirksteļizdedzes motoriem, ko darbina ar dabasgāzi vai sašķidrīnātu naftas gāzi un kas paredzēti transportlīdzekļiem (OV L 275, 20.10.2005., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas Direktīva 2005/78/EK (2005. gada 14. novembris), ar ko īsteno Direktīvu 2005/55/EK, kā arī ar ko groza tās I, II, III, IV un VI pielikumu (OV L 313, 29.11.2005., 1. lpp.).

- (29) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (30) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro I pielikumā ieviest robežvērtības, pamatojoties uz makrodaļiņu skaitu, vajadzības gadījumā precizēt NO₂ komponenta pieļaujamā līmeņa vērtību NO_x robežvērtībā, noteikt precīzas procedūras, testus un prasības tipa apstiprinājumam, makrodaļiņu skaita mērīšanas procedūru un pieņemt pasākumus par ārpuscikla emisijām, pārnēsājamo emisijas mērīšanas sistēmu izmantošanu, piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai un testa cikliem, ko izmanto emisiju mērīšanā. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (31) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi – proti, pilnveidot iekšējo tirgu, ieviešot kopējas tehniskās prasības attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, motoru un rezerves daļu radītām emisijām un garantētu piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai neatkarīgiem uzņēmumiem, pilnvarotiem pārdevējiem un remonta darbiniekiem – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka tādēļ šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Ar šī regulu ievieš kopīgas tehniskās prasības mehānisko transportlīdzekļu, motoru un rezerves daļu tipa apstiprinājumam attiecībā uz to radītajām emisijām.

Šajā regulā arī paredzēti noteikumi par ekspluatācijas atbilstību transportlīdzekļiem un motoriem, piesārņojuma kontroles iekārtu un OBD sistēmu ilgzturīgumu, degvielas patēriņa un CO₂ emisijām un piekļuvi transportlīdzekļa OBD un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

2. pants

Darbības joma

Šo regulu piemēro Direktīvas 2007/46/EK II pielikumā definētajiem M₁, M₂, N₁ un N₂ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru atskaites masa pārsniedz 2 610 kg, un visiem M₃ un N₃ kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kā definēts minētajā pielikumā.

Šo regulu piemēro, neskarot Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu.

Pēc transportlīdzekļa izgatavotāja lūguma vairākos posmos pabeigta transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, ko piešķir saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem, var attiecināt arī uz nepabeigtiem transportlīdzekļiem ar atsaucē masu, kas nepārsniedz 2 610 kg. Tipa apstiprinājumu paplašina, ja izgatavotājs var apliecināt, ka visas virsbūves kombinācijas, ko paredz ierīkot nepabeigtajā transportlīdzeklī, transportlīdzekļa atsaucē masu palielina virs 2 610 kg.

Pēc transportlīdzekļa izgatavotāja lūguma transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu, ko piešķir saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem, var attiecināt arī uz šā transportlīdzekļa pavedienu un versijām ar atsaucē masu, kas pārsniedz 2 380 kg, ja tiek izpildītas Regulā (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumos noteiktās prasības attiecībā uz siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju un degvielas patēriņa mērījumiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "motors" ir transportlīdzekļa dzinēja piedziņas avots, kam var piešķirt tipa apstiprinājumu kā atsevišķai tehniskai vienībai, kā definēts Direktīvas 2007/46/EK 3. panta 25. punktā;
- 2) "gāzveida piesārņotāji" ir izplūdes gāzes emisijas, ko veido oglekļa monoksīds, NO_x, kas izteikti kā NO₂ ekvivalents, un ogļūdeņraži;
- 3) "makrodaļiņu piesārņotāji" ir izplūdes gāzes komponenti, kurus nodala no atšķaidītas izplūdes gāzes ar maksimālo temperatūru 325 K (52 °C), izmantojot filtrus, kā aprakstīts testa procedūrā par izpūtēja vidējo emisiju pārbaudi;
- 4) "izpūtēja emisijas" ir gāzveida un makrodaļiņu piesārņotāju emisijas;
- 5) "karteris" ir vieta motorā vai ārpus motora, kas savienota ar eļļas uztvērēju, izmantojot iekšējus vai ārējus kanālus, caur kuriem var emitēt gāzes un tvaikus;

- 6) "piesārņotāju kontroles iekārta" ir transportlīdzekļa komponenti, kuri kontrolē un/vai ierobežo izpūtēja emisijas;
- 7) "iebūvēta diagnostikas (OBD) sistēma" ir transportlīdzekļi iebūvēta vai ar motoru savienota sistēma, kas var konstatēt darbības traucējumus un, ja iespējams, ar brīdināšanas sistēmas palīdzību norādīt to rašanos, kā arī identificēt iespējamo darbības traucējuma zonu, izmantojot informāciju, kas uzglabāta datora atmiņā, un paziņot šo informāciju ārpus transportlīdzekļa;
- 8) "izslēgšanas stratēģija" ir emisiju kontroles stratēģija, kas samazina emisiju kontroles efektivitāti apkārtējos vai motora darbības apstākļos, kādi pastāv parastā transportlīdzekļa izmantošanas laikā vai ārpus tipa apstiprinājuma testa procedūras;
- 9) "piesārņojuma kontroles oriģinālā iekārta" ir piesārņojuma kontroles iekārta vai šādu iekārtu komplekts, ko aptver attiecīgajam transportlīdzeklim piešķirtais tipa apstiprinājums;
- 10) "piesārņojuma kontroles rezerves iekārta" ir piesārņojuma kontroles iekārta vai šādu iekārtu komplekts, ar ko paredz aizvietot piesārņojuma kontroles oriģinālo iekārtu un ko var apstiprināt kā atsevišķu tehnisku vienību, kā definēts Direktīvas 2007/46/EK 3. panta 25. punktā;
- 11) "transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija" ir visa informācija, kas nepieciešama transportlīdzekļa diagnostikai, tehniskajai apkopei, pārbaudei, periodiskai uzraudzībai, remontam, atkārtotai programmēšanai, atkārtotai iedarbināšanai vai diagnostiskam atbalstam no attāluma un ko izgatavotājs sniedz pilnvarotiem pārdevējiem un remonta veicējiem, tostarp visi turpmāki šādas informācijas grozījumi un papildinājumi. Šajā informācijā ietver visu informāciju, kas nepieciešama daļu vai iekārtu uzmontēšanai transportlīdzeklī;
- 12) "izgatavotājs" ir persona vai struktūra, kas atbild apstiprinātājai iestādei par visiem tipa apstiprināšanas vai atļaušanas procesa aspektiem un par ražojumu atbilstības nodrošināšanu. Nav būtiski, lai šī persona vai struktūra būtu tieši iesaistīta visos apstiprināšanas procesā iekļautā transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības izgatavošanas posmos;
- 13) "neatkarīgs uzņēmums" ir uzņēmums, kas nav pilnvarots pārdevējs vai remonta veicējs, kas tieši vai netieši iesaistīts mehānisko transportlīdzekļu remontā un tehniskajā apkopē, jo īpaši remonta iekārtu, instrumentu vai rezerves daļu remonta veicēji, izgatavotāji vai izplatītāji, tehniskās informācijas publicētāji, automobiļu klubi, uzņēmumi, kas nodrošina palīdzību uz ceļiem, piedāvā pārbaudes un testēšanas pakalpojumus un apmācības alternatīvās degvielas transportlīdzekļu iekārtu uzstādītājiem, izgatavotājiem un remonta veicējiem;
- 14) "alternatīvas degvielas transportlīdzeklis" ir transportlīdzeklis, kas konstruēts tā, lai to varētu darbināt ar vismaz viena veida degvielu, kas ir gāzveida degviela ar atmosfēras temperatūru un spiedienu vai īpaši iegūta degviela no nemiņerālu naftas;
- 15) "atskaites masa" ir braukšanas kārtībā esoša transportlīdzekļa masa, atņemot vienotu vadītāja masu, kas ir 75 kg, un pievienojot vienotu masu 100 kg;
- 16) "iejaukšanās darbībā" ir transportlīdzekļa emisijas pārbaudes vai piedziņas sistēmas, tostarp programmatūras vai citu šīs sistēmas vadības bloku, deaktivēšana, pielāgošana vai mainīšana jebkādā veidā, kā rezultātā, ar nolūku vai nejauši, pasliktinās transportlīdzekļa emisiju pārraudzība.

Komisija var pielāgot definīciju šā panta pirmās daļas 7. punktā, lai atspoguļotu tehnisko attīstību OBD sistēmu jomā. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

4. pants

Izgatavotāju pienākumi

1. Izgatavotājiem uzskatāmi jāpierāda, ka visi Kopienā pārdotie, reģistrētie vai ekspluatācijā nodotie jaunie transportlīdzekļi, visi Kopienā pārdotie vai ekspluatācijā nodotie jaunie motori un visas jaunās piesārņojuma kontroles rezerves iekārtas, kurām saskaņā ar 8. un 9. pantu nepieciešams tipa apstiprinājums, ko pārdod vai nodod ekspluatācijā Kopienā, saņēmušas tipa apstiprinājumu saskaņā ar šo regulu vai tās īstenošanas pasākumiem.

2. Izgatavotāji nodrošina, ka tiek ievērotas tipa apstiprinājuma procedūras ražojuma atbilstības, piesārņojuma kontroles iekārtas ilgzinātīguma un ekspluatācijas atbilstības pārbaudei.

Izgatavotājam jāveic tādi tehniski pasākumi, lai nodrošinātu, ka izpūtēja emisijas tiek efektīvi ierobežotas saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem visā transportlīdzekļa normālās izmantošanas laikā parastos ekspluatācijas apstākļos.

Šim nolūkam nobraukto kilometru skaits un laika posms, atsaucoties uz kuriem veic testus piesārņojuma kontroles iekārtu ilgzinātīgumam tipa apstiprinājuma nolūkā un testus transportlīdzekļa vai motora atbilstībai ekspluatācijas vajadzībām, ir šādi:

- a) 160 000 km vai pieci gadi atkarībā no tā, kuru no šiem lielumiem sasniedz agrāk, ja motors iemontēts M_1 , N_1 un M_2 kategorijas transportlīdzeklī;

b) 300 000 km vai seši gadi atkarībā no tā, kuru no šiem lielumiem sasniedz agrāk, ja motors iemontēts N₂ kategorijas, N₃ kategorijas transportlīdzeklī, kura maksimālā tehniski pieļaujamā masa nepārsniedz 16 tonnas, un M₃ kategorijas I klases, II klases un A klases un B klases transportlīdzeklī, kura maksimālā tehniski pieļaujamā masa nepārsniedz 7,5 tonnas;

c) 700 000 km vai septiņi gadi atkarībā no tā, kuru no šiem lielumiem sasniedz agrāk, ja motors iemontēts N₃ kategorijas transportlīdzeklī, kura maksimālā tehniski pieļaujamā masa pārsniedz 16 tonnas, un M₃ kategorijas III klases un B klases transportlīdzeklī, kura maksimālā tehniski pieļaujamā masa pārsniedz 7,5 tonnas.

3. Komisija izveido īpašas procedūras un prasības šā panta 1. un 2. punkta īstenošanai. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

5. pants

Prasības un testi

1. Izgatavotāji nodrošina atbilstību I pielikumā noteiktajiem emisiju ierobežojumiem.

2. Izgatavotāji transportlīdzekļus un motorus aprīko tā, lai komponenti, kas varētu ietekmēt emisijas, būtu konstruēti, būvēti un montēti tā, lai parastos izmantošanas apstākļos transportlīdzeklis vai motors atbilstu šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

3. Aizliegts izmantot izslēgšanas stratēģiju, kas samazina emisijas kontroles iekārtas efektivitāti.

4. Komisija pieņem pasākumus šā panta īstenošanai, tostarp pasākumus, kas attiecas uz:

a) izpūtēja emisijām, tostarp testa ciklēm, pārnēsājamu emisijas mērīšanas sistēmu izmantošanu, lai noteiktu ekspluatācijas radīto faktisko emisiju, pārbaudītu un mazinātu ārpuscikla emisijām, makrodaļiņu skaita robežvērtību noteikšanu, saglabājot pašreizējās stingrās vides aizsardzības normas, un tukšgaitas motora apgriezīgu emisijām;

b) kartera emisijām;

c) OBD sistēmām un piesārņotāju kontroles iekārtu ekspluatācijas veikspēju;

d) piesārņotāju kontroles iekārtu ilgizturīgumu, piesārņotāju kontroles rezerves iekārtām, ekspluatācijā esošu motoru un

transportlīdzekļu atbilstību, ražojumu un ceļu derīguma atbilstību;

e) CO₂ emisijām un degvielas patēriņu;

f) tipa apstiprinājuma piešķiršanu, to attiecinot uz citu tipu;

g) testa iekārtām;

h) atsaucē degvielām, piemēram, benzīnam, dīzeļdegvielai, gāzveida degvielai un biodegvielām, piemēram, bioetanolam, biodīzelim un biogāzei;

i) motora jaudas mērījumu;

j) piesārņotāju kontroles iekārtu pareizu darbību un reģenerāciju;

k) īpašiem noteikumiem, lai nodrošinātu NO_x kontroles pasākumu pareizu darbību; šādi noteikumi nodrošina, ka transportlīdzekļus nedarbina, ja NO_x kontroles pasākumi nav īstenojami, piemēram, tāpēc, ka trūkst vajadzīgā reaģenta, izplūdes gāzu recirkulācijas nepareizas plūsmas vai dezaktivēšanas dēļ.

Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

6. pants

Piekluve informācijai

1. Izgatavotājs nodrošina, ka neatkarīgiem uzņēmumiem ir neierobežota un standarta piekluve transportlīdzekļa OBD informācijai, diagnostikas un citai iekārtai, instrumentiem, tostarp atbilstīgai programmatūrai, un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

Izgatavotājs nodrošina standartizētu, drošu un attālinātu iekārtu, lai dotu iespēju neatkarīgiem remontētājiem pabeigt darbības, kas saistītas ar piekļuvi transportlīdzekļa drošības sistēmai.

Vairākposmu tipa apstiprināšanas gadījumā izgatavotājs, kas atbild par attiecīgo tipa apstiprinājumu, ir atbildīgs arī par to, ka gan gala izgatavotājs, gan neatkarīgi uzņēmumi saņem remonta informāciju saistībā ar attiecīgo posmu. Gala izgatavotājs atbild par informācijas sniegšanu neatkarīgiem uzņēmumiem attiecībā uz visu transportlīdzekli.

Regulas (EK) Nr. 715/2007 6. un 7. pantu piemēro *mutatis mutandis*.

Līdz attiecīgā standarta pieņemšanai, piemēram, saistībā ar CEN darbu, transportlīdzekļa OBD un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informāciju sniedz viegli pieejamā un nediskriminējošā veidā.

Informāciju dara pieejamu izgatavotāju tīmekļa vietnēs vai, ja tas nav iespējams informācijas satura dēļ, cita piemērotā veidā.

2. Lai īstenotu 1. punktu, Komisija izstrādā un papildina atbilstīgās tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz veidu, kādā sniedzama transportlīdzekļa OBD un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija. Komisija ņem vērā pašreizējo informācijas tehnoloģiju, transportlīdzekļa paredzamo tehnoloģiju, pašreizējos ISO standartus un iespēju ieviest ISO standartu visā pasaulē.

Komisija var pieņemt citus 1. punkta īstenošanai vajadzīgos pasākumus.

Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

7. pants

Pienākumi attiecībā uz sistēmām, kurās izmanto patērējamu reaģentu

1. Transportlīdzekļu izgatavotāji, remonta veicēji un uzņēmumi nedrīkst iejaukties to sistēmu darbībā, kurās izmanto patērējamu reaģentu.

2. Transportlīdzekļu uzņēmumi nodrošina, ka transportlīdzekli nedarbina bez patērējama reaģenta.

8. pants

Transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājuma piemērošanas grafiks

1. No 2012. gada 31. decembra valstu iestādes, pamatojoties uz emisijām, atsakās piešķirt EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jauna tipa transportlīdzekļiem vai motoriem, kuri neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

Tipa apstiprinājuma tehniskos sertifikātus, kas atbilst emisiju stadijām pirms *Euro VI*, var piešķirt transportlīdzekļiem un motoriem, kas paredzēti eksportam uz trešām valstīm, ja šādos sertifikātos nepārprotami norādīts, ka attiecīgo transportlīdzekli un motoru nedrīkst laist Kopienas tirgū.

2. Ja jauni transportlīdzekļi neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, valstu iestādes Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām no 2013. gada 31. decembra uzskata, ka atbilstīguma sertifikāti vairs nav spēkā, un, pamatojoties uz emisijām, aizliedz reģistrēt, pārdot un nodot ekspluatācijā šādus transportlīdzekļus.

No tās pašas dienas un izņemot gadījumus ar ekspluatācijā esošu transportlīdzekļu rezerves motoriem, valstu iestādes aizliedz pārdot vai izmantot jaunus motorus, kuri neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

3. Neskarot šā panta 1. un 2. punktu un ņemot vērā 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punktā un 6. panta 2. punkta pirmajā daļā minēto īstenošanas pasākumu stāšanās spēkā, ja izgatavotājs pieprasa, tad valstu iestādes, pamatojumam atsaucoties uz transportlīdzekļu emisijām, nevar atteikt EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jauna tipa transportlīdzeklim vai motoram vai aizliegt reģistrēt, pārdot vai nodot ekspluatācijā jaunu transportlīdzekli, vai pārdot un izmantot jaunu motoru, ja attiecīgais transportlīdzeklis vai motors atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

9. pants

Dalībvalstu pienākumi saistībā ar rezerves daļu tipa apstiprinājumu

Aizliedz pārdot vai uzstādīt transportlīdzeklī jaunas piesārņojuma kontroles rezerves iekārtas, kuras paredzētas iemontēšanai transportlīdzeklī, kas apstiprināts saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem, ja tās nav tāda tipa iekārtas, kurām izsniegts tipa apstiprinājums saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.

10. pants

Finanšu stimuli

1. Stājoties spēkā šīs regulas īstenošanas pasākumiem, dalībvalstis var nodrošināt finanšu stimulus, kurus piemēro tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem sērijveida ražošanā, kuri atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

Šos stimulus piemēro visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem un kuri laisti attiecīgās dalībvalsts tirgū. Tomēr tos beidz piemērot, vēlākais, 2013. gada 31. decembrī.

2. Stājoties spēkā šīs regulas īstenošanas pasākumiem, dalībvalstis var piešķirt finanšu stimulus par tādu transportlīdzekļu pārveidošanu, kuri ir ekspluatācijā, bet tiek atkārtoti pielāgoti I pielikumā noteiktajām emisiju robežvērtībām, un par tādu transportlīdzekļu nodošanu metāllūžņos, kuri neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

3. Katra tipa mehāniskajam transportlīdzeklim 1. un 2. punktā noteiktie stimuli nedrīkst pārsniegt tādu tehnisko iekārtu papildizmaksas, kas ieviestas, lai nodrošinātu atbilstību I pielikumā noteiktajiem emisijas ierobežojumiem, tostarp izmaksām par uzstādīšanu transportlīdzeklī.

4. Komisiju informē par plāniem ieviest vai mainīt 1. un 2. punktā minētos finanšu stimulus.

11. pants

Sankcijas

1. Dalībvalstis izstrādā noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas un tās īstenošanas pasākumu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām. Dalībvalstis šos noteikumus paziņo Komisijai līdz 2011. gada 7. februārim un nekavējoties paziņo tai par jebkuriem turpmākiem grozījumiem, kas tos skar.

2. Izgatavotājiem var piemērot sankcijas par šādiem pārkāpumiem:

- a) nepatiesu deklarāciju sniegšana apstiprinājuma procedūru gaitā vai to procedūru gaitā, kuru rezultātā notiek atsaukšana;
- b) tipa apstiprinājuma vai ekspluatācijas atbilstības testa rezultātu viltošana;
- c) tādu datu vai tehnisko specifikāciju nepublicēšana, kuru rezultātā var tikt atsaukts vai anulēts tipa apstiprinājums;
- d) izslēgšanas stratēģiju izmantošana;
- e) atteikšanās sniegt piekļuvi informācijai.

Izgatavotājiem, remonta veicējiem un uzņēmumiem var piemērot sankcijas arī par pārkāpumu, kas saistīts ar iejaukšanos NO_x emisiju kontroles sistēmu darbībā. Tas attiecas, piemēram, uz iejaukšanos tādu sistēmu darbībā, kas izmanto patērējamu reaģentu.

Uzņēmumiem var piemērot sankcijas par pārkāpumiem, kas saistīti ar transportlīdzekļa darbināšanu bez patērējama reaģenta.

12. pants

Specifikāciju atkārtota definēšana

1. Pēc tam, kad pabeigtas ANO/EEK PMP attiecīgās daļas, kuru vada Pasaules forums transportlīdzekļu regulējuma saskaņošanai, Komisija, nepazeminot vides aizsardzības līmeni Kopienā:

- a) ievieš robežvērtības kā cieto daļiņu emisiju papildu kontroli, pamatojoties uz makrodaļiņu skaitu, kas noteikts atbilstīgi tehnoloģijām, kuras faktiski izmantotas, lai ievērotu makrodaļiņu masas ierobežojumus;
- b) pieņem makrodaļiņu skaita mērīšanas procedūru.

Komisija, nepazeminot vides aizsardzības līmeni, vajadzības gadījumā arī precīzē NO_2 komponenta pieļaujamā līmeņa vērtību NO_x emisiju robežvērtībā. NO_2 emisiju robežvērtību nosaka atbilstīgi attiecīgajā laikposmā izmantojamo tehnoloģiju sniegtajiem rādītājiem.

Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

2. Komisija izveido korelācijas koeficientus starp Eiropas pārejas ekspluatācijas ciklu (ETC) un Eiropas vienmērīga režīma ciklu (ESC), kā aprakstīts Direktīvā 2005/55/EK, un starptautiski saskaņoto pārejas ekspluatācijas braukšanas ciklu (WHTC) un starptautiski saskaņoto vienmērīgā režīma braukšanas ciklu (WHSC), attiecīgi koriģējot robežvērtības. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

3. Komisija uzrauga 5. panta 4. punktā minētās procedūras, testus un prasības, kā arī testa ciklus, ko lieto emisiju mērīšanai.

Ja pārskatā konstatē, ka šādas procedūras, prasības un testi vairs nav piemēroti vai vairs neatspoguļo faktiskās emisijas, tos koriģē, lai atbilstīgi atspoguļotu reālās braukšanas laikā radītās emisijas uz ceļiem. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

4. Komisija uzrauga 3. panta 2. punktā norādītos piesārņotājus. Ja Komisija secina, ka nepieciešams regulējums arī attiecībā uz citu piesārņotāju emisijām, tā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu par grozījumiem šajā regulā.

13. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos (TCMV), kas izveidota ar Direktīvas 2007/46/EK 40. panta 1. punktu.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

14. pants

Īstenošana

Komisija līdz 2010. gada 1. aprīlim pieņem īstenošanas pasākumus, kas minēti 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punktā, 6. panta 2. punktā un 12. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā.

15. pants

Grozījumi Regulā (EK) Nr. 715/2007

Ar šo Regulu (EK) Nr. 715/2007 groza šādi.

1) Regulas 5. panta 3. punktu groza šādi:

i) pēc h) apakšpunkta svītros vārdu "un";

ii) pievieno šādu apakšpunktu:

"j) motora jaudas mērīšana."

2) Svītros 14. panta 6. punktu.

16. pants

Grozījumi Direktīvā 2007/46/EK

Direktīvas 2007/46/EK IV, VI un XI pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

17. pants

Atcelšana

1. No 2013. gada 31. decembra atceļ Direktīvas 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK.

2. Atsauces uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo regulu.

18. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

To piemēro no 2009. gada 7. augusta. Tomēr 8. panta 3. punktu un 10. pantu piemēro no 2009. gada 7. augusta un II pielikuma 1. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 1. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 2. punkta a) apakšpunktu, 3. punkta a) apakšpunkta i) punktu, 3. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta c) apakšpunkta i) punktu, 3. punkta d) apakšpunkta i) punktu un 3. punkta e) apakšpunkta i) punktu piemēro no 2013. gada 31. decembra.

Komisija līdz 2010. gada 1. aprīlim pieņem īstenošanas pasākumus, kas minēti 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punktā, 6. panta 2. punktā un 12. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā.

Šī regula uzliek saistības kopumā un tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2009. gada 18. jūnijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
Š. FÜLE

I PIELIKUMS

Euro VI emisijas ierobežojumi

	Robežvērtības							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM masa (mg/kWh)	PM ⁽²⁾ skaits (#/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⁾								

Piezīme:

PI = dzirksteļaiždedzes motors.

CI = kompresijaždedzes motors.

⁽¹⁾ Pieļaujamo NO₂ komponenta līmeni NO_x robežvērtībā var definēt vēlāk.⁽²⁾ Standartskaits tiks definēts vēlāk un, vēlākais, līdz 2010. gada 1. aprīlim.⁽³⁾ Robežvērtības, kas attiecas uz WHSC un WHTC un ar ko aizvieto ESC un ETC robežvērtības, tiks ieviestas vēlāk, kad tiks noteikti korelācijas koeficienti attiecībā uz pašreizējiem cikliem (ESC un ETC), un vēlākais līdz 2010. gada 1. aprīlim.

II PIELIKUMS

Grozījumi Direktīvā 2007/46/EK

Direktīvu 2007/46/EK groza šādi.

1) IV pielikuma I daļu groza šādi:

a) tabulu groza šādi:

i) svītro 40. un 41. punktu;

ii) iekļauj šādu punktu:

Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	Atsauce uz Oficiālo Vēstnesi	Piemērojāmība											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
"41.a Emisijas (<i>Euro VI</i>), ko rada lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļi/piekļuve informācijai	Regula (EK) Nr. 595/2009	OV L 188, 18.7.2009, 1. lpp.	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X"						

iii) pievieno šādu piezīmi:

"⁽¹²⁾ Transportlīdzekļiem, kuru atsaucē masa pārsniedz 2 610 kg un kuriem nav tipa apstiprinājuma (pēc izgatavotāja pieprasījuma un ja to atsaucē masa nepārsniedz 2 840 kg) saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007.";

b) papildinājuma tabulu groza šādi:

i) svītro 40. un 41. punktu;

ii) iekļauj šādu punktu:

	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	Atsauce uz Oficiālo Vēstnesi	M ₁
"41.a	Emisijas (<i>Euro VI</i>), ko rada lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļi, izņemot visu to prasību kopumu, kas attiecas uz iebūvētām diagnostikas (<i>OBD</i>) sistēmām un piekļuvi informācijai/Piekļuve informācijai	Regula (EK) Nr. 595/2009	OV L 188, 18.7.2009, 1. lpp.	A"

2) VI pielikuma papildinājuma tabulu groza šādi:

a) svītro 40. un 41. punktu;

b) iekļauj šādu punktu:

Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	Grozījumi izdarīti ar	Piemēro šādām versijām
"41.a Emisijas (<i>Euro VI</i>), ko rada lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļi/piekļuve informācijai	Regula (EK) Nr. 595/2009"		

3) XI pielikumu groza šādi:

a) 1. papildinājuma tabulu groza šādi:

i) svīturo 40. un 41. punktu;

ii) iekļauj šādu punktu:

Punkts	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	$M_1 \leq 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	$M_1 > 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	M_2	M_3
"41a	Emisijas (<i>Euro VI</i>), ko rada lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļi/piekļuve informācijai	Regula (EK) Nr. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H"

b) 2. papildinājuma tabulu groza šādi:

i) svīturo 40. un 41. punktu;

ii) iekļauj šādu punktu:

Punkts	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
"41.a	Emisijas (<i>Euro VI</i>), ko rada lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļi/piekļuve informācijai	Regula (EK) Nr. 595/2009	X	X	X	X	X	X"				

c) 3. papildinājuma tabulu groza šādi:

i) svīturo 40. un 41. punktu;

ii) iekļauj šādu punktu:

Punkts	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	M_1
"41.a	Emisijas (<i>Euro VI</i>), ko rada lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļi/piekļuve informācijai	Regula (EK) Nr. 595/2009	X"

d) 4. papildinājuma tabulu groza šādi:

i) svīturo 40. un 41. punktu;

ii) iekļauj šādu punktu:

Punkts	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
"41.a	Emisijas (<i>Euro VI</i>), ko rada lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļi/piekļuve informācijai	Regula (EK) Nr. 595/2009	H	H	H	H	H"				

e) 5. papildinājuma tabulu groza šādi:

i) svīturo 40. un 41. punktu;

ii) iekļauj šādu punktu:

Punkts	Priekšmets	Atsauce uz normatīvu aktu	Mobils N ₃ kategorijas krāns
"41.a	Emisijas (<i>Euro VI</i>), ko rada lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļi/piekļuve informācijai	Regula (EK) Nr. 595/2009	V"