Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

►**B** **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs)	L 199	1	28.7.2008.
►**M2**	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs)	L 188	1	18.7.2009.
►**M3**	Komisijas Regula (ES) Nr. 566/2011 (2011. gada 8. jūnijs)	L 158	1	16.6.2011.
►**M4**	Komisijas Regula (ES) Nr. 459/2012 (2012. gada 29. maijs)	L 142	16	1.6.2012.

▼B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (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

(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]),

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

tā kā:

(1) Iekšējais tirgus ir teritorija bez iekšējām robežām, kurā ir nodrošināta preču, personu, pakalpojumu un kapitāla brīva aprite. Šim nolūkam atbilst visaptveroša Kopienas mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma sistēma, kas izveidota ar Padomes Direktīvu 70/156/EEK (1970. gada 6. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu ([3]). Tādēļ būtu jāsaskaņo mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma tehniskās prasības attiecībā uz emisijām, lai prasības dažādās dalībvalstīs neatšķirtos un lai nodrošinātu augstu vides aizsardzības līmeni.

(2) Šī regula ir viens no atsevišķiem reglamentējošiem aktiem par Kopienas tipa apstiprinājuma procedūru atbilstīgi Direktīvai 70/156/EEK. Tādēļ minētā direktīva būtu attiecīgi jāgroza.

(3) Pēc Eiropas Parlamenta pieprasījuma ES transportlīdzekļu tiesību aktos ir ieviesta jauna reglamentējoša pieeja. Tāpēc ar šo regulu nosaka transportlīdzekļu emisiju pamatnoteikumus, bet tehniskās specifikācijas noteiks, īstenojot pasākumus, kas pieņemti atbilstīgi komitoloģijas procedūrām.

([1]) OV C 318, 23.12.2006., 62. lpp.

([2]) Eiropas Parlamenta 2006. gada 13. decembra Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts) un Padomes 2007. gada 30. maija Lēmums.

([3]) OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/96/EK (OV L 363, 20.12.2006., 81. lpp.).

▼B

(4) Komisija 2001. gada martā sāka programmu "Tīru gaisu Eiropā" (*CAFE*), kuras galvenie elementi paskaidroti 2005. gada 4. maija paziņojumā. Tā rezultātā ar 2005. gada 21. septembra paziņojumu tika pieņemta tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu. Viens no tematiskās stratēģijas secinājumiem ir tāds, ka vēl vairāk jāsamazina transporta nozares (gaisa, ūdens un sauszemes satiksmes), mājsaimniecību un enerģētikas, lauksaimniecības un rūpniecības nozaru radītās emisijas, lai sasniegtu ES gaisa kvalitātes mērķus. Tāpēc uzdevums samazināt transportlīdzekļu emisijas būtu jārisina kā daļa no visaptverošas stratēģijas. "Euro 5" un "Euro 6" standarti ir vieni no ierosinātajiem pasākumiem, lai samazinātu cieto daļiņu un ozona prekursoru emisijas, piemēram, slāpekļa oksīdu un ogļūdeņražu emisijas.

(5) ES gaisa kvalitātes mērķu sasniegšanai ir nepieciešami turpmāki centieni, lai samazinātu transporta līdzekļu radītās emisijas. Šā iemesla dēļ ražotāji būtu jānodrošina ar skaidru informāciju par turpmākajām emisiju robežvērtībām. Tāpēc šajā regulā ir iekļauta ne tikai "Euro 5", bet arī "Euro 6" emisiju robežvērtību fāze.

(6) Lai uzlabotu gaisa kvalitāti un ievērotu piesārņojuma robežvērtības, jo īpaši ir nozīmīgi jāsamazina slāpekļa oksīdu emisijas no transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoriem. Tādēļ jānodrošina ambiciozu robežvērtību ievērošana "Euro 6" fāzē, neatsakoties no dīzeļmotoru priekšrocībām patēriņa, kā arī ogļūdeņraža un oglekļa monoksīda emisiju ziņā. Savlaicīga šādu pasākumu noteikšana oglekļa oksīda emisiju samazināšanai nodrošinās ilgtermiņa plānošanas drošību transportlīdzekļu ražotājiem visā Eiropā.

(7) Nosakot emisiju standartus, svarīgi ņemt vērā to, kā tie ietekmēs tirgu un ražotāju konkurētspēju, kādas tiešās un netiešās izmaksas tie radīs uzņēmumiem un priekšrocības, ko rodas jauninājumu sekmēšanas, gaisa kvalitātes uzlabošanas, veselības aprūpes izmaksu samazināšanas un paredzamā dzīves ilguma palielināšanas ziņā, kā arī to, kādu vispārēju ietekmi tas atstās uz oglekļa dioksīda emisijām.

(8) Lai sekmētu iekšējā tirgus darbību, īpaši preču brīvu apriti, brīvību veikt uzņēmējdarbību un sniegt pakalpojumus, jāsniedz neierobežota pieeja transportlīdzekļu remonta informācijai, izmantojot standartizētu formu, lai iegūtu tehnisku informāciju, un transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas pakalpojumu tirgū jābūt efektīvai konkurencei. Liela šādas informācijas daļa ir saistīta ar iebūvētām diagnostikas sistēmām (*OBD*) un to mijiedarbību ar pārējām transportlīdzekļa sistēmām. Ir jānosaka tehniskās specifikācijas, kas būtu jāievēro ražotāju tīmekļa vietnēm, kā arī konkrēti pasākumi, lai mazajiem un

▼B

vidējiem uzņēmumiem (MVU) nodrošinātu pienācīgu piekļuvi. Vienoti standarti, piemēram, *OASIS* ([1]) formāts, par kuriem vienojas ieinteresētās personas, var atvieglot informācijas apmaiņu starp ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem. Tāpēc ir atbilstīgi iesākumā pieprasīt *OASIS* formāta tehniskās specifikācijas lietošanu un lūgt Komisiju pieprasīt, lai *CEN/ISO* tālāk attīstītu šo formātu par standartu, ar mērķi tuvākajā laikā aizstāt *OASIS* formātu.

(9) Ne vēlāk kā četrus gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisijai būtu jāpārskata piekļuves sistēma visai transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, lai noteiktu, vai būtu atbilstīgi apvienot visus noteikumus, ar ko reglamentē piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai pārskatītā pamatdirektīvā par tipa apstiprinājumu. Ja noteikumi, ar ko reglamentē piekļuvi visai transportlīdzekļu remonta informācijai, ir ietverti minētajā direktīvā, tad būtu jāatceļ atbilstīgie noteikumi šajā direktīvā, kamēr ir saglabātas esošās piekļuves tiesības remonta un tehniskās apkopes informācijai.

(10) Komisijai būtu jāuzrauga vēl nereglamentētas emisijas, kas radušās plaši lietoto jaunu degvielas formulu, dzinēju tehnoloģiju un gāzu emisiju kontroles sistēmu dēļ, un vajadzības gadījumā būtu jāiesniedz priekšlikums Eiropas Parlamentam un Padomei šādu emisiju reglamentēšanai.

(11) Lai atbalstītu tādu alternatīvu degvielu transportlīdzekļu ieviešanu un jau esošo palikšanu apritē, kuriem var būt zemas slāpekļa oksīdu un cietu daļiņu emisijas, un vienlaikus veicinātu ar benzīnu darbināmu transportlīdzekļu emisiju samazināšanu, ar šo regulu ievieš atsevišķas robežvērtības ogļūdeņražu kopējam apjomam un metānu nesaturošai ogļūdeņraža masai.

(12) Būtu jāturpina centieni, lai īstenotu stingrākas emisijas robežvērtības, tostarp oglekļa dioksīda emisiju samazināšanu, un lai nodrošinātu, ka šīs robežvērtības atbilst transportlīdzekļu faktiskajai darbībai lietošanas laikā.

(13) Lai nodrošinātu, ka tiek kontrolētas ļoti smalku cieto daļiņu (PM 0,1 μm un mazāk) emisijas, Komisijai cik drīz vien iespējams būtu jāpieņem un vēlākais līdz "Euro 6" spēkā stāšanās brīdim jāievieš daļiņu skaita noteikšana līdzās noteiktajai daļiņu masai. Cieto daļiņu skaita noteikšana emisijās būtu jāizstrādā atbilstīgi ANO/EEK cieto daļiņu noteikšanas programmai (*PMP*), kā arī tai būtu jāatbilst esošajiem ambiciozajiem mērķiem vides jomā.

([1]) Strukturēto informācijas standartu organizācija.

▼B

(14) Lai nodrošinātu lielāku daļiņu emisiju masas un skaita noteikšanas atkārtojamību laboratorijā, Komisijai būtu jāpieņem jauna noteikšanas procedūra, aizstājot esošo. Tam būtu jānotiek pēc iespējas ātrāk un vēlākais – stājoties spēkā "Euro 6" fāzei. Šai procedūrai vajadzētu būt pamatotai ar *PMP* rezultātiem. Kad būs īstenota jaunā noteikšanas procedūra, šajā regulā noteiktās PM masas maksimālās pieļaujamās emisijas būtu atkārtoti jākalibrē, jo ar jauno procedūru var reģistrēt zemāku masas līmeni nekā ar pašreizējo.

(15) Komisijai būtu pastāvīgi jāizskata nepieciešamība pārskatīt Eiropas Jauno braukšanas ciklu, kas ir testa procedūra, uz kuras pamatotas EK emisiju tipa apstiprinājuma regulas. Iespējams, ka ir vajadzīga testa ciklu atjaunināšana vai aizstāšana, lai atspoguļotu transportlīdzekļu specifikācijas un autovadītāju uzvedības izmaiņas. Lai nodrošinātu, ka faktiskās emisijas atbilst tipa apstiprinājumā noteiktajām, var būt nepieciešami labojumi. Būtu jāņem vērā transportējamu emisijas noteikšanas sistēmu izmantošana un reglamentējošas koncepcijas par nepārsniegšanu ieviešana.

(16) Izmantojot transportlīdzekli, emisiju kontrolei ir svarīgas *OBD* sistēmas. Tā kā ir svarīga faktisko emisiju kontrole, Komisijai būtu pastāvīgi jāpārbauda šādām sistēmām noteiktās prasības un pielaides sliekšņi uzraudzības kļūdām.

(17) Ir vajadzīga standarta degvielas patēriņa un transportlīdzekļa oglekļa dioksīdu emisiju noteikšanas metode, lai nodrošinātu, ka starp dalībvalstīm neizveidojas tehniskie šķēršļi tirdzniecībā. Bez tam jānodrošina, ka patērētājiem un lietotājiem ir pieejama lietišķa un precīza informācija.

(18) Pirms priekšlikuma sagatavošanas jaunajam emisiju standartam Komisijai būtu jānoorganizē izpēte, lai noteiktu, vai vēl aizvien ir nepieciešams transportlīdzekļu kategoriju papildu iedalījums grupās un vai var piemērot no masas neatkarīgas emisijas robežvērtības.

(19) Dalībvalstīm būtu jāspēj, izmantojot finanšu stimulus, paātrināt tādu transportlīdzekļu laišanu tirgū, kas atbilst Kopienas līmenī pieņemtajām prasībām. Tomēr šādiem stimuliem vajadzētu būt saskaņā ar Līgumu, jo īpaši – ar valsts atbalsta noteikumiem. Tā nolūks ir novērst traucējumus iekšējā tirgū. Šai regulai nebūtu jāietekmē dalībvalstu tiesības iekļaut emisijas tādu nodokļu aprēķina bāzē, kurus iekasē par transportlīdzekļiem.

▼B

(20) Ņemot vērā, ka tiesību akti par emisijām un degvielas patēriņu tikuši izstrādāti vairāk nekā 35 gadu garumā un tagad ir vairāk nekā 24 direktīvas, ir ieteicams šīs direktīvas aizstāt ar jaunu regulu un vairākiem īstenošanas pasākumiem. Regula nodrošinās to, ka ražotājiem, apstiprinātājām iestādēm un tehniskajiem pakalpojumiem tieši piemēros sīki izstrādātus tehniskos noteikumus un ka tos varēs ātrāk un efektīvāk atjaunināt. Tādēļ būtu jāatceļ Direktīvas 70/220/EEK ([1]), 72/306/EEK ([2]), 74/290/EEK ([3]), 80/1268/EEK ([4]), 83/351/EEK ([5]), 88/76/EEK ([6]), 88/436/EEK ([7]), 89/458/EEK ([8]), 91/441/EEK ([9]), 93/59/EEK ([10]), 94/12/EK ([11]),

([1]) Padomes Direktīva 70/220/EEK (1970. gada 20. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, kuru rada gāzu izplūde no mehānisko transportlīdzekļu dzirksteļaizdedzes motoriem (OV L 76, 6.4.1970., 1. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2003/76/EK (OV L 206, 15.8.2003., 29. lpp.).

([2]) Padomes Direktīva 72/306/EEK (1972. gada 2. augusts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai samazinātu piesārņojuma emisiju no transportlīdzekļiem paredzētiem dīzeļmotoriem (OV L 190, 20.8.1972., 1. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2005/21/EK (OV L 61, 8.3.2005., 25. lpp.).

([3]) Padomes Direktīva 74/290/EEK (1974. gada 28. maijs), ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu Nr. 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, kuru rada gāzu izplūde no mehānisko transportlīdzekļu dzirksteļaizdedzes motoriem (OV L 159, 15.6.1974., 61. lpp.). Direktīvā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/101/EK (OV L 363, 20.12.2006., 238. lpp.).

([4]) Padomes Direktīva 80/1268/EEK (1980. gada 16. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu degvielas patēriņu (OV L 375, 31.12.1980., 36. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/3/EK (OV L 49, 19.2.2004., 36. lpp.).

([5]) Padomes Direktīva 83/351/EEK (1983. gada 16. jūnijs), ar kuru groza Padomes Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, kuru rada gāzu izplūde no mehānisko transportlīdzekļu dzirksteļaizdedzes motoriem (OV L 197, 20.7.1983., 1. lpp.).

([6]) Padomes Direktīva 88/76/EEK (1987. gada 3. decembris), ar kuru groza Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu ar gāzēm no mehānisko transportlīdzekļu motoriem (OV L 36, 9.2.1988., 1. lpp.).

([7]) Padomes Direktīva 88/436//EEK (1988. gada 16. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu ar gāzēm no mehānisko transportlīdzekļu motoriem (daļiņveida piesārņotāju emisijas no dīzeļmotoriem ierobežošana) (OV L 214, 6.8.1988., 1. lpp.).

([8]) Padomes Direktīva 89/458/EEK (1989. gada 18. jūlijs), ar ko attiecībā uz Eiropas emisiju standartiem mašīnām ar motora darba tilpumu mazāku par 1,4 litriem groza Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem (OV L 226, 3.8.1989., 1. lpp.).

([9]) Padomes Direktīva 91/441/EEK (1991. gada 26. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisijas no mehāniskajiem transportlīdzekļiem (OV L 242, 30.8.1991., 1. lpp.).

([10]) Padomes Direktīva 93/59/EEK (1993. gada 28. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisijas no mehāniskajiem transportlīdzekļiem (OV L 186, 28.7.1993., 21. lpp.).

([11]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 94/12/EK (1994. gada 23. marts), kas attiecas uz pasākumiem pret gaisa piesārņošanu, kuru rada emisijas no mehāniskajiem transportlīdzekļiem (OV L 100, 19.4.1994., 42. lpp.).

▼B

96/69/EK ([1]), 98/69/EK ([2]), 2001/1/EK ([3]), 2001/100/EK ([4]) un 2004/3/EEK ([5]). Turklāt dalībvalstīm būtu jāatceļ arī tie tiesību akti, ar kuriem transponē atceltās direktīvas.

(21) Lai padarītu skaidrāku tiesību aktu kopumu par transportlīdzekļu emisijām, 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 dzirksteļaizdedzes motoriem, ko darbina ar dabasgāzi vai sašķidrinātu naftas gāzi un kas paredzēti transportlīdzekļiem ([6]), būtu jāgroza tā, lai to varētu piemērot visiem smagajiem transportlīdzekļiem un būtu skaidrs, ka šī regula attiecas arī uz vieglajām automašīnām.

(22) Lai notiktu netraucēta pāreja no pašreiz spēkā esošajām direktīvām uz šo regulu, šīs regulas piemērošana būtu jāatliek uz noteiktu laikposmu pēc tās stāšanās spēkā. Tomēr minētajā laikposmā ražotājiem vajadzētu būt iespējai izvēlēties transportlīdzekļus, kas apstiprināti atbilstīgi pašreiz spēkā esošajām direktīvām vai šai regulai. Turklāt finansiālu atvieglojumu noteikumi būtu jāpiemēro uzreiz pēc šīs regulas stāšanās spēkā. Saskaņā ar spēkā esošajām direktīvām piešķirto tipa apstiprinājumu derīgumu neietekmē šīs regulas stāšanās spēkā.

(23) Lai nodrošinātu netraucētu pāreju no spēkā esošajām direktīvām uz šo regulu, "Euro 5" posmā būtu jāparedz daži izņēmumi transportlīdzekļiem, kas paredzēti īpašām sociālajām vajadzībām. Šo izņēmuma piemērošana būtu jāpārtrauc līdz ar "Euro 6" posma stāšanos spēkā.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/69/EK (1996. gada 8. oktobris), ar ko groza Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisijas no mehāniskajiem transportlīdzekļiem (OV L 282, 1.11.1996., 64. lpp.).

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 98/69/EK (1998. gada 13. oktobris), kas attiecas uz pasākumiem pret gaisa piesārņošanu, kuru rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem (OV L 350, 28.12.1998., 1. lpp.).

([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/1/EK (2001. gada 22. janvāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 70/220/EEK attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem (OV L 35, 6.2.2001., 34. lpp.).

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/100/EK (2001. gada 7. decembris), ar kuru groza Padomes Direktīvu 70/220/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem (OV L 16, 18.1.2002., 32. lpp.).

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/3/EK (2004. gada 11. februāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 70/156/EEK un 80/1268/EEK attiecībā uz N_1 kategorijas transportlīdzekļu oglekļa dioksīda emisiju un degvielas patēriņa noteikšanu (OV L 49, 19.2.2004., 36. lpp.).

([6]) OV L 275, 20.10.2005., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2006/51/EK (OV L 152, 7.6.2006., 11. lpp.).

▼B

(24) 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]).

(25) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro ieviest uz daļiņu skaita pamatotas robežvērtības I pielikumā, kā arī atkārtoti kalibrēt uz daļiņu masas pamatotās robežvērtības, kas noteiktas minētajā pielikumā. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, būtu jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

(26) Komisija būtu jāpilnvaro izveidot īpašas procedūras, pārbaudes un prasības tipa apstiprinājumam, kā arī pārskatītu pasākumu procedūru cieto daļiņu un ar cieto daļiņu skaitu pamatotām robežvērtībām, un pieņemt pasākumus par pārveidošanas ierīču lietošanu, piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, kā arī pārbaudes cikliem, ko lieto emisiju mērīšanai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir papildināt šo regulu, iekļaujot jaunus nebūtiskus elementus, būtu jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

(27) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, iekšējā tirgus izveidi, ieviešot vienotas tehniskas prasības par mehanizēto transportlīdzekļu emisijām un nodrošinot neatkarīgajiem uzņēmumiem piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai ar tādiem pašiem noteikumiem kā sertificētajiem tirgotājiem un remontētājiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS, DARBĪBAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

1. pants

Priekšmets

1. Šī regula nosaka vienotas tehniskas prasības mehānisko transportlīdzekļu (“transportlīdzekļi”) tipa apstiprinājumam un rezerves daļu, piemēram, rezerves piesārņojuma kontroles iekārtu tipa apstiprinājumam, ņemot vērā to emisijas.

([1]) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

▼B

2. Turklāt šī regula nosaka noteikumus par piesārņojuma kontroles iekārtu, iebūvētu diagnostikas sistēmu (*OBD*), degvielas patēriņa mērītāju izturību, ekspluatācijas atbilstību un transporta līdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijas pieejamību.

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz M_1, M_2, N_1 un N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kuri ir definēti Direktīvas 70/156/EEK II pielikumā un kuru atskaites masa nepārsniedz 2 610 kg.

2. Pēc ražotāja lūguma tipa apstiprinājumu, kas piešķirts saskaņā ar šo regulu, var paplašināt no 1. pantā minētajiem transportlīdzekļiem uz M_1, M_2, N_1 un N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, kuri definēti Direktīvas 70/156/EEK II pielikumā, kuru atskaites masa nepārsniedz 2 840 kg un kuri atbilst nosacījumiem, kas noteikti šajā regulā un tās īstenošanas pasākumos.

3. pants

Definīcijas

Regulā un tās īstenošanas pasākumos piemēro šādas definīcijas:

1) "hibrīdais transporta līdzeklis" nozīmē transportlīdzekli, kam ir vismaz divas dažādas enerģijas pārveides ierīces un divas dažādas enerģijas uzkrāšanas ierīces (transportlīdzeklī), kas transportlīdzekli virza uz priekšu;

2) "īpašām sociālajām vajadzībām paredzēti transportlīdzekļi" ir M_1 kategorijas dīzeļdzinēju transportlīdzekļi, kas ir:

   a) speciālie transportlīdzekļi, kuri definēti Direktīvā 70/156/EEK un kuru atskaites masa pārsniedz 2 000 kg;

   b) transportlīdzekļi, kuru atskaites masa pārsniedz 2 000 kg un kuri ir paredzēti, lai pārvadātu septiņas vai vairāk personas, to skaitā autovadītāju, izņemot no 2012. gada 1. septembra M_1G kategorijas transportlīdzekļus, kas noteikti Direktīvā 70/156/EEK,

   vai

   c) transportlīdzekļi, kuru atskaites masa pārsniedz 1 760 kg un kuri ir īpaši būvēti komerciāliem mērķiem, lai tie būtu piemēroti ratiņkrēslu izmantošanai;

3) "atskaites masa" ir braukšanas kārtībā esoša transportlīdzekļa masa, atņemot vienotu vadītāja masu, kas ir 75 kg, un pievienojot vienotu masu 100 kg;

4) "gāzveida piesārņotājs" ir oglekļa monoksīda un slāpekļa oksīdu, kas izteikti kā slāpekļa dioksīda (NO_2) ekvivalents, un ogļūdeņražu izplūdes gāzu emisijas;

▼B

5) “cieto daļiņu piesārņotāji” nozīmē izplūdes gāzu sastāvdaļas, kuras no atšķaidītas izplūdes gāzes pie maksimālās temperatūras 325 ºK (52 °C) atdala ar filtriem, kas aprakstīti vidējo izpūtēja emisiju apstiprināšanas testu procedūrā;

6) “izpūtēja emisijas” ir gāzveida un cieto daļiņu piesārņotāju emisija;

7) “iztvaikošanas emisijas” nozīmē ogļūdeņraža tvaikus, kas izplūst no transportlīdzekļa degvielas sistēmas, bet kas nav izpūtēja emisijas;

8) “karteris” ir telpas dzinējā vai ārpus tā, kas ar iekšējiem vai ārējiem cauruļvadiem savienotas ar eļļas tvertni, caur kurām var izplūst gāzes un tvaiki;

9) “iebūvēta diagnostikas sistēma” jeb “*OBD* sistēma” nozīmē emisijas kontroles sistēmu, kura spēj noteikt iespējamo nepareizas darbības zonu, izmantojot kļūdas kodus, kas glabājas datora atmiņā;

10) “pārveidošanas ierīce” ir jebkurš konstrukcijas elements, kas nosaka temperatūru, transportlīdzekļa ātrumu, dzinēja apgriezienus (RPM), pārnesumu, kolektora vakuumu vai citus parametrus, lai aktivizētu, modulētu, aizkavētu vai pārtrauktu jebkuras emisiju kontroles sistēmas daļas darbību, kas samazina emisiju kontroles sistēmas efektivitāti apstākļos, kas ir paredzami normālā transportlīdzekļa darbībā un izmantošanā;

11) “piesārņojuma kontroles iekārta” nozīmē tās transportlīdzekļa sastāvdaļas, kas kontrolē un/vai ierobežo izpūtēja un iztvaikošanas emisijas;

12) “oriģinālā piesārņojuma kontroles iekārta” nozīmē piesārņojuma kontroles iekārtu vai šādas kopā samontētas iekārtas, kas atbilst attiecīgajam transportlīdzeklim piešķirtajam tipa apstiprinājumam;

13) “piesārņojuma kontroles rezerves iekārta” nozīmē piesārņojuma kontroles iekārtu vai kopā samontētas šādas iekārtas, kas domātas oriģinālās piesārņojuma kontroles iekārtas nomaiņai, kuru var atzīt par atsevišķu tehnisku vienību, kā noteikts Direktīvā 70/156/EEK;

14) “transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija” nozīmē visu informāciju, kas vajadzīga transportlīdzekļa diagnosticēšanai, apkalpošanai, periodiskai uzraudzībai, remontam, pārprogrammēšanai vai transportlīdzekļa atkārtotai aktivizēšanai un kuru ražotājs piegādā saviem sertificētajiem tirgotājiem/remontētājiem, ietverot visus turpmākos grozījumus un pielikumus pie šādas informācijas. Minētajā informācijā ir iekļauta visa informācija, kas nepieciešama attiecībā uz piederumiem un aprīkojumu;

▼B

15) “neatkarīgie uzņēmumi” nozīmē uzņēmumus, kas nav sertificētie tirgotāji/remontētāji, kuri ir tieši vai netieši iesaistīti mehānisko transportlīdzekļu remontā un tehniskajā apkopē, jo īpaši neatkarīgie remontētāji, remonta aprīkojuma, rīku vai rezerves daļu ražotāji vai izplatītāji, tehniskās informācijas izdevēji, autoklubi, darbinieki, kuri sniedz palīdzību uz ceļa, darbinieki, kas piedāvā pārbaudes un testēšanas pakalpojumus, un darbinieki, kuri piedāvā mācības tāda aprīkojuma uzstādītājiem, ražotājiem un remontētājiem, kas paredzēts alternatīvās degvielas dzinēju transportlīdzekļiem;

16) “biodegvielas” ir šķidras vai gāzveida degvielas transportlīdzekļiem, kuras ražo no biomasas;

17) “alternatīvās degvielas dzinēja transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kas konstruēts braukšanai ar vismaz viena veida degvielu, kura atmosfēras temperatūrā un spiedienā ir gāzveida vai būtībā ir degviela, kam nav minerāla izcelsme ►M4 ; ◄

▼M4

18) “tiešās iesmidzināšanas motors” ir motors, kas var darboties režīmā, kurā degviela tiek izsmidzināta ieplūdes gaisā pēc tam, kad gaiss ir izplūdis caur ieplūdes vārstiem.

▼B

II NODAĻA

TIPA APSTIPRINĀŠANAS PIENĀKUMI RAŽOTĀJIEM

4. pants

Ražotāju pienākumi

1. Ražotāji pierāda, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Kopienā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem. Ražotāji arī apliecina, ka visām jaunajām piesārņojuma kontroles rezerves iekārtām, kam vajadzīgs tipa apstiprinājums un kas ir pārdotas vai nodotas ekspluatācijā Kopienā, ir apstiprināts tips saskaņā ar šo regulu un tās īstenošanas pasākumiem.

Šajos pienākumos ir ietverta arī maksimālās pieļaujamās emisijas ievērošana, kādi minēti I pielikumā, un īstenošanas pasākumi, kādi minēti 5. pantā.

2. Ražotāji nodrošina, ka ievēro tipa apstiprinājuma procedūras produkcijas atbilstības, piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžības un ekspluatācijas atbilstības kontrolei.

Turklāt ražotājam jāveic tādi tehniskie pasākumi, lai nodrošinātu izpūtēja un iztvaikošanas emisiju efektīvu ierobežošanu saskaņā ar šo regulu visā transportlīdzekļa parastajā kalpošanas laikā un ievērojot normālus izmantošanas nosacījumus. Tādēļ ekspluatācijas atbilstības pakāpe jāpārbauda laikposmam līdz 5 gadiem vai 100 000 km atkarībā no tā, kas tiek sasniegts ātrāk. Piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžības pārbaudēm tipa apstiprinājumam jābūt par 160 000 km. Lai izturētu šo ilgmūžības pārbaudi, jānodrošina iespēja ražotājiem izmantot iekārtu novecošanas pārbaudes stendu, kā to paredz 4. punktā minētie īstenošanas nosacījumi.

▼B

Ekspluatācijas atbilstību jo īpaši pārbauda attiecībā uz izpūtēja emisijām, salīdzinot ar I pielikumā noteiktajām maksimālajām pieļaujamajām emisijām. Lai uzlabotu iztvaikošanas emisiju un zemā vides temperatūrā radušos emisiju kontroli, Komisija pārskata testa procedūras.

3. Ražotāji transportlīdzekļa pirkšanas dienā izsniedz pircējam dokumentu, kurā uzrādīts oglekļa dioksīda emisijas un degvielas patēriņa apjoms.

4. Īpašās procedūras un prasības saistībā ar 2. un 3. punkta īstenošanu izveido saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto procedūru.

5. pants

Prasības un testi

1. Ražotājs transportlīdzekļus aprīko tā, lai daļas, kas varētu radīt emisiju, būtu plānotas, konstruētas un samontētas tā, lai transportlīdzeklis normālos lietošanas apstākļos atbilstu šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

2. Tādu pārveidošanas ierīču lietošanu, kuras samazina emisijas kontroles efektivitāti, aizliedz. Aizliegumu nepiemēro, ja:

a) šādas ierīces nepieciešamību attaisno motora aizsardzība pret bojājumiem vai negadījumiem un droša transportlīdzekļa darbība;

b) ierīce nedarbojas neatbilstīgi prasībām attiecībā uz dzinēja palaišanu;

vai

c) iztvaikošanas emisijas un izpūtēja vidējās emisijas pārbaudes procedūrā apstākļi ir pietiekami iekļauti.

3. Šajā punktā paredzētās īpašās procedūras, pārbaudes un prasības tipa apstiprinājumam, kā arī prasības saistībā ar 2. punkta īstenošanu, kuras ir paredzētas, lai grozītu šīs regulas nebūtiskus elementus, to papildinot, tiek pieņemtas saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 15. panta 3. punktā. Tas ietver prasību noteikšanu attiecībā uz:

a) izpūtēja emisijām, ietverot pārbaudes ciklus, emisijām zemā vides temperatūrā, emisijām tukšgaitā, izplūdes gāzu dūmainību un pēcapstrādes sistēmu pareizu darbību un atjaunošanos;

b) iztvaikošanas emisijām un kardāna emisijām;

c) *OBD* sistēmām un piesārņojuma kontroles ierīču sniegumu lietošanas laikā;

d) piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžību, piesārņojuma kontroles ierīču nomaiņu, ekspluatācijas atbilstību, ražošanas atbilstību un braukšanas kārtību;

▼B

e) siltumnīcefekta gāzu emisiju mērīšanu un degvielas patēriņu;

f) hibrīdiem transportlīdzekļiem un alternatīvu degvielu transportlīdzekļiem;

g) tipa apstiprinājuma pagarināšanu un prasībām maza apjoma ražotājiem;

h) testu aprīkojumu;

▼M2

_____

▼B

i) standartdegvielām, piemēram, benzīnam, dīzeļdegvielai, gāzveida degvielai un biodegvielām, piemēram, bioetanolam, biodīzelim un biogāzei;

▼M2

j) motora jaudas mērīšana.

▼B

Atbilstīgos gadījumos iepriekšminētās prasības attiecina uz transportlīdzekļiem neatkarīgi no to darbināšanai izmantotā degvielas veida.

III NODAĻA

TRANSPORTLĪDZEKĻA REMONTA UN TEHNISKĀS APKOPES INFORMĀCIJAS PIEEJAMĪBA

6. pants

Ražotāju pienākumi

1. Ražotājiem ar standartizēta formāta palīdzību jānodrošina neatkarīgiem uzņēmumiem neierobežota un standartizēta pieeja transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai tīmekļa vietnēs viegli un ātri pieejamā veidā un tā, lai tie netiktu diskriminēti, salīdzinot ar doto noteikumu vai to pieeju, kāda ir autorizētiem tirgotājiem un remontētājiem. Lai veicinātu šā mērķa sasniegšanu, informāciju konsekventi iesniedz, sākotnēji saskaņā ar *OASIS* formāta ([1]) tehniskajām prasībām. Ražotājiem jānodrošina neatkarīgajiem uzņēmumiem, sertificētajiem tirgotājiem un remontētājiem iespēja piekļūt apmācības materiāliem.

▼M3

2. Informācija, kas minēta 1. punktā, ietver:

a) nepārprotamu transportlīdzekļa identifikāciju;

b) apkopes rokasgrāmatas, kurās iekļauti ieraksti par remontu un tehnisko apkopi;

c) tehniskās rokasgrāmatas;

d) informāciju par sastāvdaļām un diagnosticēšanu (piemēram, mērījumu teorētiskās minimālās un maksimālās vērtības);

([1]) *OASIS* formāts attiecas uz tehniskajām specifikācijām *OASIS* dokumentā SC2-D5 "Transportlīdzekļu remonta informācijas formāts", 2003. gada 28. maija versija 1.0 (pieejama: http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) un *OASIS* dokumenta "Specifikācija transportlīdzekļu remontam" SC1-D2 3.2., 3.5., 3.6., 3.7. un 3.8. nodaļā, 2003. gada 10. janvāra versija 6.1 (pieejams: http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf). Šajā formātā izmantots tikai atvērts teksts un grafiskais formāts.

▼M3

e) elektriskās instalācijas diagrammas;

f) diagnostikas problēmu kodus (ietverot ražotāja īpašos kodus);

g) programmnodrošinājuma graduēšanas identifikācijas numuru, ko piemēro transportlīdzekļa tipam;

h) sniegto informāciju par patentētiem instrumentiem un iekārtām un to piegādēm;

i) datu ieraksta informāciju un divvirzienu uzraudzības un testu datus; un

j) standarta darba vienības vai laiku, kas patērēts remonta un tehniskās apkopes uzdevumu veikšanai, ja šie dati ir tieši vai ar trešās personas starpniecību pieejami ražotāja pilnvarotiem tirgotājiem un remontētājiem.

▼B

3. Sertificētos tirgotājus vai remontētājus konkrēta transportlīdzekļa ražotāja izplatīšanas sistēmā šajā regulā uzskata par neatkarīgiem uzņēmumiem, ja tie veic tādu mehānisko transportlīdzekļu remontu un tehnisko apkopi, attiecībā uz ko viņi nav attiecīgā ražotāja izplatīšanas sistēmas dalībnieki.

4. Informācija par transportlīdzekļa remontu un tehnisko apkopi vienmēr ir pieejama, izņemot to, kas vajadzīga šīs informācijas sistēmu uzturēšanai.

5. *OBD* savietojamo maiņu vai rezerves daļu un diagnosticēšanas instrumentu un pārbaudes iekārtu ražošanas un apkopes vajadzībām ražotājiem jāsniedz atbilstīga informācija par *OBD* un transportlīdzekļa remontu un tehnisko apkopi bez diskriminācijas katram ieinteresētajam sastāvdaļu, diagnosticēšanas instrumentu vai pārbaudes iekārtu ražotājam vai remontētājam.

6. Lai projektētu un izgatavotu automašīnu iekārtas alternatīvas degvielas transportlīdzekļiem, ražotājiem jāsniedz atbilstīga informācija par *OBD* un transportlīdzekļu remontu un tehnisko apkopi bez diskriminācijas katram ieinteresētajam alternatīvo transportlīdzekļu iekārtu ražotājam, uzstādītājam vai remontētājam.

7. Pieprasot EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu, ražotājs tipu apstiprinātājai iestādei apliecina transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas un 5. punktā minētās informācijas pieejamības atbilstību šai regulai. Gadījumā, ja šāda informācija tajā brīdī vēl nav pieejama vai vēl neatbilst regulas prasībām un tās īstenošanas pasākumiem, ražotājs to iesniedz sešu mēnešu laikā no tipa apstiprināšanas dienas. Ja šāds atbilstības apliecinājums šajā laikposmā nav iesniegts, apstiprināšanas iestāde pieņem atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu atbilstību.

▼B

Ražotājs groza un papildina informāciju par transportlīdzekļa remontu un tehnisko apkopi savās tīmekļa vietnēs, tiklīdz tā ir pieejama sertificētiem remontētājiem.

▼M3

8. Ja transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes ierakstus glabā transportlīdzekļa ražotāja vai tā vārdā turētā centrālā datu bāzē, neatkarīgiem remontētājiem, kuri ir apstiprināti un kuriem atļauja piešķirta saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 692/2008 ([1]) XIV pielikuma 2.2. punktu, piekļuve šādiem ierakstiem ir bez maksas un ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi ir pilnvarotiem tirgotājiem un remontētājiem, lai tie varētu ievadīt informāciju par veikto remontu un tehnisko apkopi.

▼B

7. pants

Maksa par pieeju transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai

1. Ražotāji var ņemt saprātīgu un proporcionālu maksu par pieeju transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, uz ko attiecas šī regula; maksa nav saprātīga un proporcionāla, ja tā liek atteikties no pieejas, neņemot vērā to, cik daudz neatkarīgais uzņēmējs to izmanto.

▼M3

2. Ražotāji dara pieejamu transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informāciju, ieskaitot informāciju par pakalpojumiem saistībā ar darījumiem, piemēram, pārprogrammēšanu vai tehnisko palīdzību, stundas, dienas, mēneša un gada garumā; maksa par pieeju šai informācijai mainās atkarībā no laikposma, kurā nodrošināta pieeja. Papildus pieejai, kas tiek piešķirta uz konkrētu laiku, ražotāji var piedāvāt pieeju, kas balstīta uz darījumiem, kur maksa tiek ņemta par darījumu un nav balstīta uz laiku, kurā nodrošināta pieeja. Ja ražotājs piedāvā abas pieejas sistēmas, neatkarīgie remontētāji izvēlas sistēmu, kuru tie atzīst par labāku, vai nu pieeja, kas tiek piešķirta uz konkrētu laiku, vai pieeja, kas balstīta uz darījumiem.

▼B

8. pants

Īstenošanas pasākumi

Pasākumi, kas nepieciešami, lai īstenotu 6. pantu un 7. pantu, kuri ir paredzēti, lai grozītu šīs regulas nebūtiskus elementus, papildinot to, tiek pieņemti atbilstīgi regulatīvai kontroles procedūrai, kas minēta 15. panta 3. punktā. Tie ietver tehniskās specifikācijas un to precizējumu, kas attiecas uz veidu, kā nodrošina *OBD* un transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informāciju, īpašu uzmanību veltot MVU specifiskajām vajadzībām.

([1]) OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.

▼B

9. pants

Ziņojums

Ne vēlāk kā 2011. gada 2. jūlijā Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par transportlīdzekļu remonta un apkopes informācijas piekļuves sistēmas darbību, jo īpaši ņemot vērā ietekmi uz konkurenci un iekšējā tirgus darbību, kā arī labvēlīgu ietekmi uz vidi. Ziņojumā apsver, vai būtu piemēroti konsolidēt visus noteikumus, kas nosaka piekļuvi transportlīdzekļu remonta un apkopes informācijai pārstrādātā pamatdirektīvā par tipa apstiprinājumu.

IV NODAĻA

DALĪBVALSTU PIENĀKUMI

10. pants

Tipa apstiprinājums

1. Sākot ar 2007. gada 2. jūliju, ja ražotājs pieprasa, tad valsts iestādes, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, nevar atteikt jauna veida transportlīdzeklim izdot EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu vai aizliegt jauna transportlīdzekļa reģistrēšanu, pārdošanu, nodošanu ekspluatācijā, ja attiecīgais transportlīdzeklis atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem un jo īpaši "Euro 5" robežvērtībām, kas noteiktas I pielikuma 1. tabulā, vai "Euro 6" robežvērtībām, kas noteiktas I pielikuma 2. tabulā.

2. Sākot no 2009. gada 1. septembra un no 2010. gada 1. septembra N_1 kategorijas II un III klases un N_2 kategorijas transportlīdzekļiem valsts iestādes, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, jauna tipa transportlīdzeklim, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, un jo īpaši pielikumiem, izņemot "Euro 6" robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma 2. tabulā, atsaka izdot EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu. Lai pārbaudītu izplūdes gāžu caurules emisijas, attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas paredzēti īpašu sociālo vajadzību izpildīšanai, piemērojamas robežvērtības ir tādas pašas kā attiecībā uz N_1 kategorijas III klases transportlīdzekļiem.

3. Sākot no 2011. gada 1. septembra un no 2012. gada 1. septembra, N_1 kategorijas II un III klases un N_2 kategorijas transportlīdzekļiem, un transportlīdzekļiem, kas paredzēti īpašu sociālo vajadzību izpildīšanai, valsts iestādes attiecībā uz jauna tipa transportlīdzekli, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, un jo īpaši pielikumiem, izņemot "Euro 6" robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma 2. tabulā, uzskata, ka tā atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 70/156/EEK 7. panta 1. punkta vajadzībām un, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, aizliedz šāda transportlīdzekļa reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā. Lai pārbaudītu izplūdes gāžu caurules emisijas, attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas paredzēti īpašu sociālo vajadzību izpildīšanai, piemērojamas robežvērtības ir tādas pašas kā attiecībā uz N_1 kategorijas III klases transportlīdzekļiem.

▼B

4. Sākot no 2014. gada 1. septembra un no 2015. gada 1. septembra, N_1 kategorijas II un III klases un N_2 kategorijas transportlīdzekļiem valsts iestādes, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, jauna tipa transportlīdzeklim, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem un jo īpaši "Euro 6" robežvērtībām saskaņā ar I pielikuma 2. tabulu, atsaka izdot EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu.

5. Sākot no 2015. gada 1. septembra un no 2016. gada 1. septembra, N_1 kategorijas II un III klases un N_2 kategorijas transportlīdzekļiem valsts iestādes attiecībā uz jauna tipa transportlīdzekli, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem un jo īpaši "Euro 6" robežvērtībām saskaņā ar I pielikuma 2. tabulu, uzskata, ka tā atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 70/156/EEK 7. panta 1. punkta vajadzībām un, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, aizliedz šāda transportlīdzekļa reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā.

▼M1

6. Cieto daļiņu masas emisijas robežvērtība 5,0 mg/km, kas noteikta I pielikuma 1. un 2. tabulā, ir spēkā no attiecīgajiem datumiem, kas noteikti 1., 2. un 3. punktā.

Cieto daļiņu masas emisijas robežvērtība 4,5 mg/km un cieto daļiņu skaita robežvērtība, kas noteikta I pielikuma 1. un 2. tabulā, ir spēkā no 2011. gada 1. septembra jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumiem un no 2013. gada 1. janvāra visiem jauniem transportlīdzekļiem, kas pārdoti, reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā Kopienā.

▼M4

7. Trīs gadu periodā no 4. un 5. punktā noteiktajiem datumiem, kas piemērojami attiecībā uz jauna transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu un jaunu transportlīdzekļu reģistrēšanu, pārdošanu vai nodošanu ekspluatācijā un pēc ražotāja izvēles transportlīdzekļiem ar tiešās iesmidzināšanas dzirksteļaizdedzes motoru piemēro emitēto cieto daļiņu skaita robežvērtību 6×10^{12} #/km.

▼B

11. pants

Rezerves detaļu tipa apstiprināšana

1. Jaunām rezerves piesārņojuma kontroles iekārtām, kas paredzētas uzstādīšanai transportlīdzekļos, kas apstiprināti saskaņā ar šo regulu, valsts iestādes aizliedz pārdošanu vai uzstādīšanu transportlīdzekļos, ja tie nav tāda tipa, kuram ir piešķirts tipa apstiprinājums atbilstīgi šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

2. Valsts iestādes var turpināt pagarināt to rezerves piesārņojuma kontroles iekārtu EK tipu apstiprinājumus, kas paredzētas šajā regulā iepriekš minētajos standartos, ar tādiem pašiem nosacījumiem, kuri tika piemēroti sākotnēji. Valsts iestādes aizliedz šādu piesārņojuma kontroles rezerves iekārtu pārdošanu vai uzstādīšanu transportlīdzekļos neatkarīgi no tā, vai tās atbilst tipam, attiecībā uz kuru attiecīgais tipa apstiprinājums ir piešķirts.

3. Uz rezerves piesārņojuma kontroles iekārtām, kas paredzētas uzstādīšanai transportlīdzekļu tipam, kas apstiprināts pirms rezerves detaļas tipam apstiprināšanai izvirzāmo prasību pieņemšanas, 1. un 2. punkta prasības neattiecas.

▼B

12. pants

Finansiāli atvieglojumi

1. Dalībvalstis var nodrošināt finansiālus atvieglojumus, ko piemēro sērijveidā ražotajiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem.

Šie atvieglojumi ir spēkā attiecībā uz visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, ko piedāvā pārdošanai dalībvalsts tirgū, kas atbilst vismaz I pielikuma 1. tabulā noteiktajām emisijas robežvērtībām pirms datumiem, kuri noteikti 10. panta 3. punktā; tie nav spēkā tajos datumos.

Finansiāli atvieglojumi, kurus attiecina tikai uz transportlīdzekļiem, kas atbilst I pielikuma 2. tabulā noteiktajām emisijas robežvērtībām, tādiem kādas dalībvalsts tirgū pārdošanā esošiem jauniem transportlīdzekļiem var tikt piešķirti, sākot no datumiem, kas paredzēti 10. panta 3. punktā pirms datumiem, kuri paredzēti 10. panta 5. punktā; tie nav spēkā datumos, kas noteikti 10. panta 5. punktā.

2. Dalībvalstis var piešķirt finansiālus atvieglojumus par lietošanā esošo transportlīdzekļu modernizēšanu un par neatbilstīgo transportlīdzekļu nodošanu metāllūžņos.

3. Attiecībā uz katru transportlīdzekļa tipu finansiālie atvieglojumi, kas minēti 1. un 2. punktā, nepārsniedz tādu tehnisko iekārtu papildu izmaksas, kuras rodas, lai nodrošinātu atbilstību I pielikumā noteiktajām emisiju maksimālajām pieļaujamajām emisijām, ietverot to uzstādīšanu transportlīdzeklī.

4. Komisiju laicīgi informē par plāniem izveidot vai mainīt finansiālos atvieglojumus, kas minēti 1. un 2. punktā.

13. pants

Sankcijas

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par ražotāju izdarītajiem šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām. Dalībvalstis līdz 2009. gada 2. janvārim paziņo par šiem noteikumiem Komisijai un nekavējoties paziņo tai par visiem to turpmākiem grozījumiem.

2. Pārkāpumi, par kuriem piemēro sankcijas, ietver:

a) nepatiesu ziņu sniegšanu deklarācijā saistībā ar apstiprinājuma procedūru vai saistībā ar procedūru, kuras rezultātā var atsaukt apstiprinājumu;

b) to pārbaudes rezultātu falsificēšanu, kas saistīta ar tipa apstiprināšanu vai ekspluatācijas atbilstību;

c) datu vai informācijas nesniegšanu par tehniskajiem rādītājiem, kas varētu būt par iemeslu tipa apstiprinājuma atsaukšanai vai tipa aizliegumam;

d) pārveidotu ierīču izmantošanu;

un

e) atteikšanos nodrošināt piekļuvi informācijai.

▼B

V NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

14. pants

Specifikāciju pārskatīšana

1. Komisija apsver arī metāna emisijas iekļaušanu oglekļa dioksīda emisijas aprēķinos. Vajadzības gadījumā Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu par pasākumiem, lai sniegtu pārskatu vai ierobežotu metāna emisiju.

2. Pēc ANO/EEK Cieto daļiņu noteikšanas programmas pabeigšanas, ko īstenoja transportlīdzekļu noteikumu saskaņošanas pasaules foruma uzraudzībā, bet ne vēlāk kā pēc "Euro 6" stāšanās spēkā Komisija pieņem šādus pasākumus, kas izveidoti, lai grozītu mazāk svarīgos šīs regulas elementus un papildinātu to, nemazinot pastāvošo ambīciju līmeni saistībā ar vides aizsardzības prasībām:

a) šīs regulas grozīšanu atbilstīgi 15. panta 3. punktā minētajai regulatīvās kontroles procedūrai, ar mērķi atkārtoti kalibrēt uz daļiņu masas pamatoto vērtību robežvērtības, kas noteikti šīs regulas I pielikumā, un ieviest uz daļiņu skaita pamatoto vērtību robežvērtības šajā pielikumā, lai tie visumā atbilstu benzīna un dīzeļdegvielas masas robežvērtībām;

b) pārskatītu pasākumu procedūras pieņemšanu cieto daļiņu un cieto daļiņu skaita robežvērtībām saskaņā ar 15. panta 3. punktā minēto regulatīvās kontroles procedūru.

3. Komisija pārskata 5. panta 3. punktā minētās procedūras, pārbaudes un prasības, kā arī pārbaudes ciklus, ko izmanto, lai mērītu emisijas. Ja pārskatīšanas gaitā atklājas, ka tie vairs nav piemēroti vai vairs neatspoguļo faktisko emisiju daudzumu, tos pielāgo tā, lai tie atspoguļotu faktisko emisiju daudzumu, kas rodas, braucot pa ceļiem. Nepieciešamie pasākumi, kas paredzēti, lai grozītu šīs regulas nebūtiskos elementus, papildinot to, tiek pieņemti atbilstīgi regulatīvās kontroles procedūrai, kas minēta 15. panta 3. punktā.

4. Komisija pārskata to piesārņojošo vielu sarakstu, uz kurām attiecas 5. panta 3. punktā minētās prasības un pārbaudes. Ja Komisija secina, ka nepieciešams regulēt arī citu piesārņojošo vielu emisijas, tā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu attiecīgi grozīt šo regulu.

5. Komisija pārskata I pielikuma 4. tabulā norādītās maksimālās pieļaujamās emisijas oglekļa monoksīdam un ogļūdeņražu izpūtēju emisijām, pamatojoties aukstās palaides pārbaužu rezultātiem, un vajadzības gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu noteikt stingrākas maksimālās pieļaujamās emisijas.

▼M2

_____

▼B

15. pants

Komitoloģija

1. Komisijai palīdz komiteja.

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

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

3. 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.

16. pants

Grozījumi Direktīvās 70/156/EEK un 2005/55/EK

1. Direktīvu 70/156/EEK groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

2. Direktīvu 2005/55/EK ar šo groza šādi:

a) nosaukumu aizstāj ar šādu tekstu:

"Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/55/EK (2005. gada 28. septembris) par kravas transporta līdzekļu un to motoru tipa apstiprināšanu attiecībā uz emisijām ("Euro IV" un "Euro V")";

b) 1. pantu aizstāj ar šādu tekstu:

"1. pants

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

a) "transportlīdzeklis" ir jebkurš motorizēts transportlīdzeklis, kas definēts Direktīvas 70/156/EEK 2. pantā un kura standartmasa pārsniedz 2 610 kg;

b) "dzinējs" ir transportlīdzekļa virzošais dzenošā spēka avots, kuram var piešķirt tipa apstiprinājumu kā atsevišķai tehniskai vienībai saskaņā ar Direktīvas 70/156/EK 2. pantu;

c) "videi mazāk kaitīgs transportlīdzeklis (EEV)" ir ar dzinēju darbināms transporta līdzeklis, kas atbilst pieļaujamajām emisijas robežvērtībām, kas minētas I pielikuma 6.2.1. sadaļas tabulu C rindā.";

c) direktīvas I pielikuma 1. sadaļu aizstāj ar šādu tekstu:

"1. Šo direktīvu piemēro, kontrolējot gāzveida un daļiņveida piesārņotājus, emisijas kontroles ierīču lietošanas laiku, lietojamo transportlīdzekļu/dzinēju atbilstību un visu mehānisko transportlīdzekļu diagnostikas sistēmas (*OBD*), kā arī 1. pantā minētajiem dzinējiem, izņemot M_1, N_1, N_2 un M_2 kategorijas transportlīdzekļus, kuru tips apstiprināts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 (*).

(*) OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.".

▼B

17. pants

Atcelšana

1. Šādas direktīvas atceļ, sākot ar 2013. gada 2. janvāri:

— Direktīva 70/220/EEK,

— Direktīva 72/306/EEK,

— Direktīva 74/290/EEK,

— Direktīva 77/102/EEK,

— Direktīva 78/665/EEK,

— Direktīva 80/1268/EEK,

— Direktīva 83/351/EEK,

— Direktīva 88/76/EEK,

— Direktīva 88/436/EEK,

— Direktīva 89/458/EEK,

— Direktīva 91/441/EEK,

— Direktīva 93/59/EEK,

— Direktīva 93/116/EK,

— Direktīva 94/12/EK,

— Direktīva 96/44/EK,

— Direktīva 96/69/EK,

— Direktīva 98/69/EK,

— Direktīva 98/77/EK,

— Direktīva 1999/100/EK,

— Direktīva 1999/102/EK,

— Direktīva 2001/1/EK,

— Direktīva 2001/100/EK,

— Direktīva 2002/80/EK,

— Direktīva 2003/76/EK,

— Direktīva 2004/3/EK.

2. Komisijas Direktīvas 89/491/EEK (1989. gada 17. jūlijs), ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvas 70/157/EEK, 70/220/EEK, 72/245/EEK, 72/306/EEK, 80/1268/EEK un 80/1269/EEK attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem ([1]), II un V pielikumu svītro, sākot ar 2013. gada 2. janvāri.

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

([1]) OV L 238, 15.8.1989., 43. lpp.

▼B

4. Dalībvalstis atceļ savus tiesību aktus, ar kuriem īsteno 1. punktā minētās direktīvas, sākot ar 2013. gada 2. janvāri.

18. pants

Stāšanās spēkā

1. Šī regula stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

2. Šo regulu piemēro no 2009. gada 3. janvāra, izņemot 10. panta 1. punktu un 12. pantu, kas stājas spēkā no 2007. gada 2. jūlija.

3. Grozījumus vai īstenošanas pasākumus, kas minēti 5. panta 3. punktā un 14. panta 6. punktā, pieņem līdz 2008. gada 2. jūlijam.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

▼B

I PIELIKUMS

MAKSIMĀLĀ PIEĻAUJAMĀ EMISIJA

▼M1

1. tabula.

“Euro 5”emisijas robežvērtības

		Atskaites masa (RM) (kg)	Robežvērtības													
			Oglekļa monoksīda masa (CO)		Visu ogļūdeņražu masa (THC)		Ogļūdeņražu, kas nav metāns, masa (NMHC)		Slāpekļa oksīdu masa (NO_x)		Ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu kopējā masa (THC + NO_x)		Cieto daļiņu masa (PM)		►M4 Cieto daļiņu skaits (PN) ◄	
			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)	
Kategorija	Klase		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (3)	CI	PI	CI
M	—	Visas	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Visas	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

Paskaidrojums: PI = dzirksteļaizdedze, CI = kompresijaizdedze.

►M3 ——————— ◄

(3) Dzirksteļaizdedzes cieto daļiņu masas standartus piemēro tikai transportlīdzekļiem ar tiešās iesmidzināšanas motoriem.

▼M4

2. *tabula*

“Euro 6” emisijas robežvērtības

		Atskaites masa (RM) (kg)	Robežvērtības													
			Oglekļa monoksīda masa (CO)		Visa ogļūdeņražu masa (THC)		Ogļūdeņražu, kas nav metāns, masa (NMHC)		Slāpekļa oksīdu masa (NO_x)		Ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu kopējā masa (THC + NO_x)		Cieto daļiņu masa (PM) [1]		Cieto daļiņu skaits (PN)	
			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)	
Kategorija	Klase		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PIPI [2]	CI	PI [2] [3]	CI
M	—	Visas	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Visas	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$

Paskaidrojums: PI = dzirksteļaizdedze, CI = kompresijaizdedze.

(1) Cieto daļiņu masas emisijas robežvērtību 5,0 mg/km piemēro transportlīdzekļiem, kuru tips apstiprināts saskaņā ar šajā tabulā norādītajām emisijas robežvērtībām, izmantojot iepriekšējo daļiņu masas mērījumu protokolu, kas bija spēkā pirms 1.9.2011.

(2) Dzirksteļaizdedzes cieto daļiņu masas un skaita robežvērtības piemēro tikai transportlīdzekļiem ar tiešās iesmidzināšanas motoriem.

(3) Trīs gadu periodā no datumiem, kas norādīti 10. panta 4. un 5. punktā attiecīgi jauniem tipa apstiprinājumiem un jauniem transportlīdzekļiem, “Euro 6” PI tiešās iesmidzināšanas transportlīdzekļiem pēc ražotāja izvēles piemēro emitēto cieto daļiņu skaita robežvērtību $6,0 \times 10^{12}$ #/km. Ne vēlāk kā līdz minētajiem datumiem ievieš tipa apstiprināšanas testa metodi, kas nodrošina transportlīdzekļu emitēto cieto daļiņu skaita efektīvu ierobežošanu reālās braukšanas apstākļos.

▼B

3. tabula

Maksimālā pieļaujamā emisija tvaika emisijas testam

Tvaika emisijas masa (g/test)
2,0

4. tabula

Maksimālā pieļaujamā emisija oglekļa oksīda un ogļūdeņraža izpūtēja emisijās pēc aukstās palaides testa

Testa temperatūra 266 K (–7 °C)			
Transportlīdzekļa kategorija	Klase	Oglekļa oksīda masa (CO) L_1 (g/km)	Ogļūdeņražu (HC) masa 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

▼B

II PIELIKUMS

Grozījumi Direktīvā 70/156/EEK

Direktīvu 70/156/EEK ar šo groza šādi:

1) Direktīvas 2. pantā pēc pēdējā ievilkuma pievieno šādu teikumu:

"Ja šajā direktīvā tiek izdarīta atsauce uz atsevišķu direktīvu vai regulu, tajā ietver arī atsauci uz tiesību aktiem, ar kuriem to īsteno."

2) Šādos noteikumos aiz vārdiem "atsevišķa direktīva" pievieno vārdus "vai regula" attiecīgā skaitlī un locījumā:

2. panta pirmajā ievilkumā; 2. panta devītajā ievilkumā; 2. panta desmitajā ievilkumā; 2. panta četrpadsmitajā ievilkumā; 3. panta 1. punktā; 3. panta 4. punktā; 4. panta 1. punkta c) apakšpunktā; 4. panta 1. punkta d) apakšpunktā; 5. panta 5. punktā; 6. panta 3. punktā; 7. panta 2. punktā; 13. panta 4. punktā; 13. panta 5. punktā; I pielikuma pirmajā punktā; III pielikuma III daļā; IV pielikuma II daļas pirmajā punktā; V pielikuma 1. iedaļas a) apakšpunktā; V pielikuma 1. iedaļas b) apakšpunktā; V pielikuma 1. iedaļas c) apakšpunktā; VI pielikumā, transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma sertifikāta 2. lappusē; VII pielikuma 1. punkta 4. iedaļā; VII pielikuma 1. zemsvītras piezīmē; X pielikuma 2.1. iedaļā; X pielikuma 3.3. daļā; XI pielikuma 4. papildinājumā "burtu nozīme": X; XII pielikuma B iedaļas 2) apakšpunktā; XIV pielikuma 2. iedaļas a) apakšpunktā; XIV pielikuma 2. iedaļas c) apakšpunktā; XIV pielikuma 2. iedaļas d) apakšpunktā.

3) Šādos noteikumos aiz vārdiem "atsevišķas direktīvas" pievieno vārdus "vai regulas" attiecīgā skaitlī un locījumā:

2. panta astotajā ievilkumā; 3. panta 1. punktā; 3. panta 2. punktā; 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta pirmajā un otrajā ievilkumā; 4. panta 1. punkta b) apakšpunktā; 4. panta 3. punktā; 5. panta 4. punkta trešajā daļā; 5. panta 6. punktā; 8. panta 2. punktā; 8. panta 2. punkta c) apakšpunktā; 9. panta 2. punktā; 10. panta 2. punktā; 11. panta 1. punktā; 13. panta 2. punktā; 14. panta 1. punkta i) punktā; šādos pielikumos – XIII pielikuma nosaukumā; I pielikuma pirmajā daļā; IV pielikuma I daļas pirmajā un otrajā rindā; IV pielikuma II daļas tabulu 1. zemsvītras piezīmē; V pielikuma 1. iedaļas b) apakšpunktā; V pielikuma 3. iedaļā; V pielikuma 3. iedaļas a) apakšpunktā; V pielikuma 3. iedaļas b) apakšpunktā; VI pielikuma 1. un 2. punktā; VI pielikuma transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma sertifikāta 2. lappusē; X pielikuma 2.2. iedaļā; X pielikuma 2.3.5. iedaļā; X pielikuma 3.5. iedaļā; XII pielikuma nosaukumā; XIV pielikuma 1.1. iedaļā; XIV pielikuma 2. iedaļas c) apakšpunktā.

4) Šādos noteikumos aiz vārdiem "direktīva" pievieno vārdus "vai regula" attiecīgā skaitlī un locījumā:

5. panta 3. punkta trešajā daļā; IV pielikuma I daļas tabulas X zemsvītras piezīmē; VI pielikumā, transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājuma sertifikāta 2. lappusē, tabulu virsrakstos; VII pielikuma 1. iedaļas 2. sadaļā; VII pielikuma 1. iedaļas 3. sadaļā; VII pielikuma 1. iedaļas 4. sadaļā; VIII pielikuma 1., 2., 2.1., 2.2 un 3. sadaļā; IX pielikumā, 2. lappusē, pabeigtiem vai nokomplektētiem M_1 kategorijas transportlīdzekļiem, 45., 46.1. un 46.2. punktā; IX pielikumā, 2. lappusē, pabeigtiem vai nokomplektētiem M_2 un M_3 transportlīdzekļiem, 45. un 46.1. punktā; IX pielikumā, 2. lappusē, pabeigtiem vai nokomplektētiem N_1, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, 45. un 46.1. punktā; IX pielikumā, 2. lappusē, nepabeigtiem M_1 kategorijas transportlīdzekļiem, 45. un 46.1. punktā; IX pielikumā, 2. lappusē, nepabeigtiem M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļiem, 45. un 46.1. punktā; IX pielikumā, 2. lappusē, nepabeigtiem N_1, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem, 45. un 46.1. punktā; X pielikuma 2. zemsvītras piezīmē; X pielikuma 1.2.2. iedaļā; XI pielikuma 4. papildinājumā "burtu nozīme" N/A; XV pielikuma tabulas virsrakstā;

▼B

Šādos noteikumos aiz vārdiem “direktīva” pievieno vārdus “vai regula” attiecīgā skaitlī un locījumā:

IX pielikumā, 2. lappusē, pabeigtiem vai nokomplektētiem M_1 kategorijas transportlīdzekļiem; IX pielikumā, 2. lappusē, pabeigtiem vai nokomplektētiem M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļiem; IX pielikumā, 2. lappusē, pabeigtiem vai nokomplektētiem N_1, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem; IX pielikumā, 2. lappusē, nepabeigtiem M_1 kategorijas transportlīdzekļiem; IX pielikumā, 2. lappusē, nepabeigtiem M_2 un M_3 kategorijas transportlīdzekļiem; IX pielikumā, 2. lappusē, nepabeigtiem N_1, N_2 un N_3 kategorijas transportlīdzekļiem; XV pielikumā.

5) Direktīvas 8. panta 2. punkta c) apakšpunktā pēc vārdiem “direktīva(-as)” pievieno vārdus “vai regula(-as)”.

6) Direktīvas IV pielikuma I daļas tabulas virsrakstā un 2. punktā un tekstu aizstāj ar šādu tekstu:

“Temats	Direktīvas/Regulas Nr.	Atsauce uz *Oficiālo Vēstnesi*	Piemēro									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emisijas/ Pieeja informācijai	…/…/EK (EK) Nr. …/…	L …, …, … lpp.	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)					

(1) Transportlīdzekļiem, kuru standartmasa nepārsniedz 2 610 kg. Pēc ražotāja pieprasījuma var attiecināt uz transportlīdzekļiem, kuru standartmasa nepārsniedz 2 840 kg.”.

7) Direktīvas IV pielikuma I daļā 11. un 39. punktu svītro.

8) Direktīvas VII pielikuma 4. punktā pēc vārdiem “direktīvas gadījumā” pievieno vārdus “vai regulas gadījumā”.

9) Direktīvas VII pielikuma 5. punktā pēc vārdiem “jaunākā direktīva” pievieno vārdus “vai regula”.

10) Direktīvas XI pielikuma 1. papildinājuma tabulas virsrakstā un 2. punktā tekstu aizstāj ar šādu tekstu:

“Vienība	Temats	Direktīvas/Regulas Nr.	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
2	Emisijas/Pieeja informācijai	…/…/EK (EK) Nr. …/…	Q	G + Q	G + Q”	

11) Direktīvas XI pielikuma 1. papildinājumā 11. un 39. punktu svītro.

12) Direktīvas XI pielikuma 2. papildinājuma tabulas virsrakstā un 2. punktā tekstu aizstāj ar šādu tekstu:

“Vienība	Temats	Direktīvas/Regulas Nr.	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisijas/Pieeja informācijai	…/…/EK (EK) Nr. …/…	A	A		A	A”					

13) Direktīvas XI pielikuma 2. papildinājumā 11. un 39. punktu svītro.

▼B

14) Direktīvas XI pielikuma 3. papildinājuma tabulas virsrakstā un 2. punktā tekstu aizstāj ar šādu tekstu:

“Vienība	Temats	Direktīvas/Regulas Nr.	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emisijas/Pieeja informācijai	…/…/EK (EK) Nr. …/…	Q		Q	Q”					

15) Direktīvas XI pielikuma 3. papildinājuma 11. punktu svītro.

16) Direktīvas XI pielikuma 4. papildinājuma tabulas virsrakstā un 2. punktā tekstu aizstāj ar šādu tekstu:

“Vienība	Temats	Direktīvas/Regulas Nr.	N kategorijas mobilais krāns
2	Emisijas/Pieeja informācijai	…/…/EK (EK) Nr. …/…	N/A”

17) Direktīvas XI pielikuma 4. papildinājumā 11. punktu svītro.