

## I

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik)

## MÄÄRUSED

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 595/2009,

18. juuni 2009,

**mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 95,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust <sup>(1)</sup>,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras <sup>(2)</sup>

ning arvestades järgmist:

(1) Siseturg on sisepiirideta ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine. Selleks on loodud põhjalik mootorsõidukite tüübikinnituse ühenduse süsteem. Mootorsõidukite tüübikinnituse seoses heitmetega esitatavad tehnilised nõuded on vaja seetõttu ühtlustada, et vältida nõuete erinevusi liikmesriigi ning tagada keskkonnakaitse kõrge tase.

(2) Käesolev määrus on uus eraldiseisev õigusakt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv)) <sup>(3)</sup> alusel kohaldatavas ühenduse tüübikinnitusmenetluses. Seepärast tuleks nimetatud direktiivi IV, VI ja XI lisa vastavalt muuta.

(3) Euroopa Parlamendi nõudel on sõidukeid käsitlevates ühenduse õigusaktides kasutusele võetud õigusloome uus lähenemisviis. Seepärast peaks käesoleva määrusega kehtestama vaid põhinormid sõiduki heitmete kohta, kusjuures tehnilised näitajad tuleks kehtestada komiteemenetluses vastu võetavate rakendusmeetmetega.

(4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2002. aasta otsusega nr 1600/2002/EÜ <sup>(4)</sup> vastu võetud ühenduse kuuenda keskkonnaalase tegevusprogrammiga nähakse ette vajadus vähendada saaste tasemeni, mis minimeerib kahjustavat mõju inimeste tervisele, pöörates erilist tähelepanu tundlikele rahvastikurühmadele ja kogu keskkonnale. Ühenduse õigusaktidega on kehtestatud vajalikud normid välisõhu kvaliteedile inimeste ja eelkõige tundlike inimeste tervise kaitseks, samuti heitkoguste siseriiklikud ülemmäärad. Pärast oma 4. mai 2001. aasta teatist, millega loodi programm „Puhas õhk Euroopale” (CAFE), võttis komisjon 21. septembril 2005. aastal vastu uue teatise pealkirjaga „Õhusaastet käsitlev temaatiline strateegia”. Üks temaatilise strateegia järeldusi on,

<sup>(1)</sup> ELT C 211, 19.8.2008, lk 12.

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi 16. detsembri 2008. aasta arvamus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu 8. juuni 2009. aasta otsus.

<sup>(3)</sup> ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

<sup>(4)</sup> EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.

et ELi õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamiseks on vaja veonduse (õhu-, mere- ja maismaaveod), kodumajapidamiste ning energeetika, põllumajanduse ja tööstuse põhjustatud heitkoguseid veelgi vähendada. Mootorsõidukite heitkoguste vähendamisele tuleb seega läheneda kui osale üldisest strateegiast. Euro VI normid on osa meetmetest, mille eesmärk on vähendada tahkete osakeste ja osooni eellaste, nagu lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) ja süsivesinike tegelikke heitkoguseid.

- (5) ELi õhukvaliteedi eesmärkide saavutamiseks on vaja jätkata pingutusi sõidukite heitgaaside koguse vähendamiseks. Selleks tuleks tööstusharule anda selget teavet heitkoguste edaspidiste piirväärtuste kohta ja kindel ajaline raamistik nendeni jõudmiseks ning vajalike tehniliste lahenduste väljatöötamiseks.
- (6) Õhukvaliteedi parandamiseks ja saaste piirväärtuste ning heitkoguste siseriiklike ülemmäärade järgimiseks on eelkõige vaja vähendada raskeveokite lämmastikoksiidide heitkoguseid. Lämmastikoksiidide heitkoguste ülemmäärade kehtestamine varases staadiumis peaks tagama kogu Euroopa Liidu sõidukitootjatele kindlustunde pikaajaliseks planeerimiseks.
- (7) Heitkoguste normide kehtestamisel on tähtis arvesse võtta nende mõju turgude ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtete otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis väljendub uuendustegevuse ergutamises, õhukvaliteedi paranemises, tervishoiukulude vähenemises ja rahvastiku eluea pikenemises.
- (8) Siseturu toimimise parandamiseks, eelkõige kaupade vaba liikumise, asutamisevabaduse ja teenuste osutamise vabaduse osas, on vaja tagada remonditeabe piiranguteta kättesaadavus standardses vormis tehniliste andmete saamiseks ning tõhus konkurents sõidukite remondi- ja hooldusteabe teenuste turul. Suur osa sellest teabest käsitleb pardadiagnostikasüsteeme (OBD) ja nende koostoitmet sõiduki muude süsteemidega. On vaja kehtestada tehnilised tingimused, mida tootjad peaksid oma veebisaidil teavet avaldades järgima, ning võtta sihipäraseid meetmeid, et tagada väike- ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEdele) teabe kättesaadavus mõistlikul viisil.
- (9) Komisjon peaks hiljemalt 7. augustiks 2013 vaatama läbi sõidukite remondi- ja hooldusteabe piiranguteta kättesaadavuse süsteemi toimimise, et määrata kindlaks, kas oleks asjakohane koondada kõik sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust reguleerivad sätted tüübikinnitust

käsitlevatesse muudetud raamõigusaktidesse. Kui kõnealuse teabe kättesaadavust reguleerivad sätted sellisel viisil koondatakse, tuleks käesoleva määruse asjaomased sätted tunnistada kehtetuks, tingimusel et säilitatakse kehtivad õigused remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse osas.

- (10) Komisjon peaks toetama rahvusvaheliselt ühtlustatud standardse vormi väljatöötamist sõidukite remondi- ja hooldusteabele piiranguteta ja standardses vormis juurdepääsuks, tehes seda näiteks Euroopa Standardikomitee (CEN) kaudu.
- (11) Tingimata on vaja kehtestada Euroopa ühtne standard OBD-andmete ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe vormi jaoks. Enne nimetatud standardi vastuvõtmist tuleks raskeveokite OBD-andmeid ning remondi- ja hooldusteavet esitada kergesti kättesaadaval viisil ning mitte-diskrimineerivat juurdepääsu tagaval kujul. Teave tuleks avaldada tootjate veebisaitidel või, juhul kui see ei ole teabe iseloomu tõttu võimalik, mõnel muul asjakohasel viisil.
- (12) Komisjon peaks jälgima heitmeid, mida veel ei reguleerita ja mis tekivad uue koostisega kütuste, uute mootoritehnoloogiate ja saastekontrollisüsteemide laialdasema kasutuselevõtu tulemusena. Komisjon peaks samuti vajaduse korral esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku selliste heitmete reguleerimiseks.
- (13) Tuleks julgustada alternatiivkütust kasutavate sõidukite kasutuselevõttu, mille lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste heitkogused on väikesed. Seega tuleks kehtestada süsivesinike, muude süsivesinike kui metaan ja metaani piirväärtused.
- (14) Et tagada üliväikeste tahkete osakeste (PM 0,1 µm ja alla selle) heitkoguste vähendamine, tuleks komisjonile anda volitus võtta kasutusele tahkete osakeste heitkoguste arvuline arvestus lisaks praegu kasutatavale massil põhinevale arvestusele. Tahkete osakeste heitkoguste arvuline arvestus peaks tuginema ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) tahkete osakeste mõõtmise programmi tulemustele ja olema kooskõlas praeguste ambitsioonikate keskkonnanäesmärkidega.
- (15) Nimetatud keskkonnanäesmärkide saavutamiseks on asjakohane osutada asjaolule, et tahkete osakeste arvu piirmäärad kajastavad tõenäoliselt parimal olemasoleval tehnoloogial põhinevate tahkete osakeste filtrite kasutamisel saadud parimaid tulemusi.

- (16) Komisjon peaks üle võtma ülemaailmselt ühtlustatud sõidutsükli katsetes, millel põhinevad heitmetega seonduvad EÜ tüübikinnitust käsitlevad määrused. Tuleks kaaluda ka heitkoguste mõõtmise kaasaskantavate seadmete kasutamist töötava sõiduki tegelike heitkoguste kontrollimiseks ja tsükli mittetöötava osa heitmete kontrollimise korra kehtestamist.
- (17) Diiselmootorite tahkete osakeste filtrite tagantjärele paigaldamine raskeveokitele võib suurendada lämmastikdioksiidi (NO<sub>2</sub>) heitkoguseid. Õhusaaste vähendamise temaatilise strateegia raames peaks komisjon seetõttu välja töötama õigusakti ettepaneku seadmete moderniseerimist käsitlevate siseriiklike õigusaktide ühtlustamiseks ja tagama, et seejuures järgitakse keskkonnakaitse nõudeid.
- (18) Töötava sõiduki heitkoguste kontrollimisel on tähtis osa OBD-süsteemidel. Et tegelike heitkoguste kontrollimine on oluline, peaks komisjon jälgima selliste süsteemidele kehtestatud nõudeid ja kontrollimisviigade tolerantsi piirväärtusi.
- (19) Et jälgida kogu kõnealuse majandusharu osa globaalsetes kasvuhooonegaaside heitmetes, peaks komisjon kehtestama raskeveokite kütusetarbimise ja süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>) heitkoguste mõõtmise.
- (20) Puhaste ja energiatõhusate sõidukite turu edendamiseks tuleks komisjonil uurida mitte üksnes mootorite, vaid sõidukite kui terviku energiatarbimise ja CO<sub>2</sub> heitmete mõiste ja vastava metoodika väljatöötamist ning selle teostatavust, ilma et see piiraks tegelike ja virtuaalsete katsetuste korraldamist. Kõnealune mõiste ja metoodika peaksid hõlmama ka alternatiivsete, näiteks hübriidsõidukite kontseptsioone ning sõidukite selliste omaduste nagu voolujoonelisuse, kaalu, kandevõime ja veeretakistuse täiustamise mõju. Sobiva esitlus- ja võrdlusmeetodi leidmise korral tuleks avaldada kütusekulu ja CO<sub>2</sub> heitkoguste ülemmäärad eri sõidukitüüpide kohta.
- (21) Et paremini kontrollida töötavate sõidukite tegelikke heitkoguseid, sealhulgas tsükli mittetöötava osa heitmeid, ning soodustada kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrolli, tuleks sobiva aja jooksul kasutusele võtta katsetusmetoodika ja tehniliste nõuetele vastavuse kontroll, mis põhineks heitkoguste mõõtmise kaasaskantavate seadmete kasutamisel.
- (22) ELi õhukvaliteedi eesmärkide saavutamiseks peaks komisjon kehtestama ühtsed õigusnormid, et tagada piisav kontroll raskeveokite mootorite ja sõidukite tsükli mittetöötava osa heitmete üle eri mootorite ja väliskeskkonna tingimuste korral.
- (23) Järeldustussüsteemi korralik toimimine konkretselt lämmastikoksiidide puhul on kehtivate saasteainete heitenormide täitmise peamine eeldus. Sellega seoses tuleks kehtestada meetmed, mis tagaksid reaktiivide kasutamisel põhinevate süsteemide korraliku toimimise.
- (24) Liikmesriigid saavad finantssoodustuste abil kiirendada ühenduse tasandil vastu võetud nõuetele vastavate sõidukite turuleviimist. Käesolev määrus ei tohiks mõjutada liikmesriikide õigust võtta heitkoguseid arvesse mootorsõidukimaksu määramise meetodi osana.
- (25) Liikmesriigid peaksid olemasolevate raskeveokite moderniseerimise meetmete väljatöötamisel aluseks võtma Euro VI normid.
- (26) Liikmesriigid peaksid kehtestama karistused, mida kohaldatakse käesoleva määruse sätete rikkumise korral, ning tagama nende rakendamise. Karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (27) Nõukogu 16. detsembri 1980. aasta direktiivis 80/1269/EMÜ (mootorsõidukite mootori võimsust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta)<sup>(1)</sup> sisalduvad nõuded mootorsõidukite mootori võimsusele tuleks lisada käesolevasse määrusesse ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrusesse (EÜ) nr 715/2007 (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondija hooldusteabe kättesaadavust)<sup>(2)</sup>. Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 715/2007 vastavalt muuta ja direktiiv 80/1269/EMÜ tuleks tunnistada kehtetuks.
- (28) Ühenduse õigussüsteemi lihtsustamiseks on asjakohane asendada raskeveokite heitmeid käsitlevad kehtivad õigusaktid, milleks on direktiiv 2005/55/EÜ<sup>(3)</sup> ja komisjoni direktiiv 2005/78/EÜ,<sup>(4)</sup> määrusega. Määrus peaks tagama üksikasjalike tehniliste normide vahetu kohaldatavuse tootjatele, tüübikinnitusasutustele ja tehniliste teenistustele, samuti võimaluse neid norme kiiresti ja tõhusalt ajakohastada. Seetõttu tuleks direktiivid 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ kehtetuks tunnistada ning määrust (EÜ) nr 715/2007 tuleks vastavalt muuta.

<sup>(1)</sup> EÜT L 375, 31.12.1980, lk 46.

<sup>(2)</sup> ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/55/EÜ liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, mis käsitlevad meetmeid, mida võetakse sõidukite diiselmootoritest eralduvate gaasiliste ja tahkete osakeste heitmete vastu ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest ottomootoritest eralduvate gaasiliste osakeste heitmete vastu (ELT L 275, 20.10.2005, lk 1).

<sup>(4)</sup> Komisjoni 14. novembri 2005. aasta direktiiv 2005/78/EÜ, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/55/EÜ ja muudetakse selle lisasid I, II, III, IV ja VI (ELT L 313, 29.11.2005, lk 1).

- (29) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused <sup>(1)</sup>.
- (30) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus kehtestada I lisas tahkete osakeste arvuline piirväärtus, täpsustada vajaduse korral NO<sub>2</sub> osa lubatud tase NO<sub>x</sub> piirväärtuses, kehtestada tüübikinnituse andmise konkreetne kord, selleks vajalikud katsed ja tüübikinnitusele esitatavad nõuded, samuti tahkete osakeste arvu mõõtmise kord, ja võtta meetmed tsükli mittetöötava osa heitmete, heitkoguste mõõtmise kaasaskantavate seadmete kasutamise, sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse ning heitkoguste mõõtmiseks kasutatavate katsesüklite kohta. Kuna need on üldmeetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, täiendades seda, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (31) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt viia lõpule siseturu rajamine mootorsõidukite heitmetele ühtsete tehniliste nõuete kehtestamise teel ning tagada sõltumatute ettevõtjate juurdepääs sõiduki remondi- ja hooldusteabele volitatud edasimüüjate ja remonditöökodadega võrdsetel tingimustel, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

#### Artikkel 1

##### Sisu

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

Peale selle kehtestatakse käesoleva määrusega eeskirjad kasutusel olevate sõidukite ja mootorite nõuetele vastavuse, saastekontrolliseadmete kulumiskindluse, OBD-süsteemide, kütusekulu ja süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>) heitmete mõõtmise ning sõidukite OBD-andmete ning remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse kohta.

<sup>(1)</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

#### Artikkel 2

##### Reguleerimisala

Käesolevat määrust kohaldatakse M<sub>1</sub>-, M<sub>2</sub>-, N<sub>1</sub>- ja N<sub>2</sub>-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga üle 2 610 kg) suhtes, nagu on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ II lisas, ja kõigi selles lisas määratletud M<sub>3</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria mootorsõidukite suhtes.

Käesolev määrus ei piira määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaldamist.

Tootja taotlusel laiendatakse komplekteeritud sõidukile käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmete alusel antud tüübikinnitust ka komplekteerimata sõidukile, mille tuletatud mass ei ületa 2 610 kg. Tüübikinnitust laiendatakse juhul, kui tootja suudab näidata, et kõigi komplekteerimata sõidukile monteeritavate kerekombinatsioonide puhul ületab selle tuletatud mass 2 610 kg.

Tootja taotlusel laiendatakse sõidukile käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmete alusel antud tüübikinnitust ka selle eri variantidele ja versioonidele, mille tuletatud mass ületab 2 380 kg, tingimusel et sõiduk vastab ka määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega kehtestatud kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heitkoguste mõõtmise nõuetele.

#### Artikkel 3

##### Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „mootor” – sõiduki liikumapaneva jõu allikas, millele saab anda tüübikinnituse eraldi tehnilise seadmestikuna, nagu on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ artikli 3 punktis 25;
2. „gaasilised heitmed” – heitgaasid, mis koosnevad süsinikmonooksiidist, lämmastikoksiididest, väljendatuna NO<sub>2</sub> ekvivalendina, ja süsivesinikest;
3. „tahkete osakeste heitmed” – heitgaasi komponendid, mis kogutakse summutitorust väljuvate heitgaaside keskmiste koguste kontrollimise katsemenetluses kirjeldatud filtritesse pärast heitgaasi lahendamist temperatuuril kuni 325 K (52 °C);
4. „summutitoru heitgaasid” – gaasiliste ja tahkete osakeste heitmed;
5. „karter” – mootori sees või väljaspool mootorit asuv ruum, mis on ühendatud karteripõhjaga sisemise või välimise torustiku abil, mille kaudu väljuvad gaasid ja aur;

6. „saastekontrolliseade” – sõiduki need osad, mis reguleerivad ja/või piiravad summutitorust heitgaaside eraldumist;
  7. „pardadiagnostikasüsteem ehk OBD-süsteem” – sõidukil paiknev või mootoriga ühendatud süsteem, mis võimaldab avastada rikkeid ja vajaduse korral anda nende ilmnenemist häiresüsteemi abil märku, kindlaks määrata rikke arvatava asukoha arvutimälu salvestatud teabe abil ning kõnealust teavet väljastada;
  8. „katkestusstrateegia” – heitmete kontrollimise viis, mis vähendab saastekontrolli tõhusust väliskeskonnas või mootori töötamise ajal, mis võib tekkida sõiduki tavapärasel töötamisel või väljaspool tüübikinnituse katsemenetlust;
  9. „originaal-saastekontrolliseade” – saastekontrolliseade või selliste seadmete kooste, mille suhtes on asjaomasele sõidukile antud tüübikinnitus;
  10. „asendussaastekontrolliseade” – saastekontrolliseade või selliste seadmete kooste, mis on ette nähtud originaal-saastekontrolliseadme asendamiseks ja millele saab kinnituse anda eraldi seadmena, nagu see on kindlaks määratud direktiivi 2007/46/EÜ artikli 3 punktis 25;
  11. „sõidukite remondi- ja hooldusteave” – kõik andmed sõidukite diagnoosimise, teeninduse, ülevaatuse, perioodilise järelevalve, remondi, ümberprogrammeerimise, taasalühtestamise või kohapealse diagnostilise toe kohta, mille tootja esitab oma volitatud edasimüüjatele/remonditöökojadele; sealhulgas kõik nende andmete hilisemad muudatused ja täiendused; see teave sisaldab sõidukitele osade või seadmete paigaldamiseks nõutavat teavet;
  12. „tootja” – isik või asutus, kes vastutab tüübikinnitusasutuse ees kõigi tüübikinnitusprotsessi aspektide eest ning toodangu nõuetele vastavuse tagamise eest; kõnealune isik või asutus ei pea otseselt olema seotud sellise sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmestiku valmistamise kõigi etappidega, millele tüübikinnitust taotletakse;
  13. „sõltumatu ettevõtja” – mootorsõidukite remondi ja hooldusega otseselt või kaudselt tegelev muu ettevõtja, v.a volitatud edasimüüjad ja volitatud remonditöökojad, eelkõige muud remonditöökojad, remondiseadmete, tööriistade või varuosade tootjad või hulgimüüjad, tehnilise teabe kirjutajad, autoklubid, autoabi ettevõtjad, diagnostika- ja ülevaatusteenuseid pakkuvad ettevõtjad ja alternatiivkütust kasutavate sõidukite seadmete paigaldajatele, tootjatele ja remontijatele koolitust pakkuvad ettevõtjad;
  14. „alternatiivkütust kasutav sõiduk” – sõiduk, mille konstruktsioon lubab töötada vähemalt üht liiki kütusega, mis on kas gaaskütus atmosfääritemperatuuril ja -rõhul või kütus, mille peamine koostisosa ei ole mineraalõli;
  15. „tuletatud mass” – töökorras sõiduki mass, millest on lahutatud muutumatu suurusena juhi mass 75 kg ning millele on liidetud muutumatu suurusena mass 100 kg;
  16. „lubamatu muutmine” – sõiduki heitkoguste kontrollisüsteemi või jõuseadme, sealhulgas nende tarkvara või muude loogilise kontrolli elementide selline inaktiveerimine, reguleerimine või ümbertegemine, mis kas tahtlikult või tahtmatult suurendab nimetatud sõiduki tekitatud heitkoguseid.
- Komisjon võib esimese lõigu punktis 7 esitatud määratlust muuta, et kajastada OBD-süsteemide tehnilist arengut. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrollliga regulatiivmenetlusele.

#### Artikkel 4

#### Tootjate kohustused

1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdadavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid, kõik ühenduses müüdadavad või kasutuselevõetavad uued mootorid ja kõik ühenduses müüdadavad või kasutuselevõetavad uued asendussaastekontrolliseadmed, mis artiklite 8 ja 9 kohaselt vajavad tüübikinnitust, saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele.

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

Tootja võetavad tehnilised meetmed peavad tagama summutitoru heitgaaside tegeliku piiramise vastavalt käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele sõiduki tavapärase kasutusea jooksul tavapärastes kasutustingimustes.

Selleks peavad läbisõit ja periood, mille kohta tüübikinnituse saamiseks tehtavad saastekontrolliseadmete kulumiskindluse katsetused ja kasutusel olevate sõidukite või mootorite nõuetele vastavuse kontrollimine tuleb teha, olema järgmised:

- a) 160 000 km või viis aastat, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena M<sub>1</sub>-, N<sub>1</sub>- ja M<sub>2</sub>-kategoria sõidukitesse paigaldatud mootorite puhul;

b) 300 000 km või kuus aastat, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena, sellistesse N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategorias sõidukitesse paigaldatud mootorite puhul, mille maksimaalne tehniliselt lubatav mass ei ületa 16 tonni, ning sellistesse M<sub>3</sub> I klassi, II klassi ja A-klassi ning B-klassi sõidukitesse paigaldatud mootorite puhul, mille maksimaalne tehniliselt lubatav mass ei ületa 7,5 tonni;

c) 700 000 km või seitse aastat, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena, sellistesse N<sub>3</sub>-kategorias sõidukitesse sobivate mootorite puhul, mille maksimaalne tehniliselt lubatav mass ületab 16 tonni, ning sellistesse M<sub>3</sub> III klassi ja B-klassi sõidukitesse paigaldatud mootorite puhul, mille maksimaalne tehniliselt lubatav mass ületab 7,5 tonni.

3. Komisjon kehtestab eraldi menetluse ja nõuded käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 rakendamiseks. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

#### Artikkel 5

##### Nõuded ja katsesused

1. Tootjad tagavad vastavuse I lisas sätestatud heitkoguste piirmääradele.

2. Tootjad varustavad sõidukid ja mootorid osadega, mis võivad mõjutada heitmeid, selliselt, et nende konstrueerimisel, valmistamisel ja koostes on tagatud, et sõiduk või mootor vastab tavapärase kasutamise korral käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele.

3. Keelatud on kasutada katkestusstrateegiaid, mis vähendavad saastekontrollisüsteemide tõhusust.

4. Komisjon võtab käesoleva artikli rakendamiseks sellised meetmed, mille esemeks on muu hulgas

a) summutorust eralduvad heitgaasid, sealhulgas katsesükliid; heitkoguste mõõtmise kaasaskantavate seadmete kasutamine töötava sõiduki tegelike heitkoguste kontrollimiseks; tsükli mittetöötava osa heitmete kontrollimine ja piiramine; tahkete osakeste arvu piirväärtuste kindlaks määramine kooskõlas praeguste ambitsioonikate keskkonnakaitsenõuetega ning tühikäigul eralduvad heitgaasid;

b) karteri heitgaasid;

c) OBD-süsteemid ja saastekontrolliseadmete tööomadused kasutusel oleva sõiduki puhul;

d) saastekontrolliseadmete kulumiskindlus, asendussaastekontrolliseadmed, kasutusel olevate mootorite ja sõidukite nõuetele vastavus, tootmise nõuetele vastavus ja sõiduki tehnoosund;

e) CO<sub>2</sub> heitmed ja kütusekulu;

f) tüübikinnitusete laiendamise lubamine;

g) katseseadmed;

h) etalonkütused, nagu bensiin, diislikütus, gaasilised ja biokütused (näiteks bioetanool, biodiisil ja biogaas);

i) mootori võimsuse mõõtmine;

j) saastekontrolliseadmete nõuetekohane toimimine ja regenereerimine;

k) erinõuded NO<sub>x</sub> kontrolliseadmete nõuetekohase toimimise tagamiseks; selliste nõuetega tagatakse, et sõidukeid ei saa kasutada, kui NO<sub>x</sub> kontrolliseadmed ei tööta näiteks vajaliku reaktiivi puudumise või heitgaasitagastuse valesti töötamise või seiskumise tõttu.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, seda muu hulgas täiendades, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

#### Artikkel 6

##### Teabe kättesaadavus

1. Tootjad tagavad sõltumatutele ettevõtjatele sõiduki OBD-andmete, diagnostika- ja muu varustuse, vahendite, sealhulgas mis tahes asjakohase tarkvara ning sõidukite remondi- ja hoolustusteabe piiranguteta ja standardses vormis kättesaadavuse.

Tootjad varustavad sõltumatud remonditöökojad standardse ja turvalise kaugjuhitava tehnikaga, et nad saaksid teha töid, mis nõuavad juurdepääsu sõiduki turvasüsteemidele.

Mitmeastmelise tüübikinnitusete puhul vastutab iga kinnitusete eest vastutav tootja ka selle etapiga seotud remonditeabe andmise eest nii lõpptootjale kui ka sõltumatutele ettevõtjatele. Lõpptootja vastutab kogu sõidukiga seotud teabe andmise eest sõltumatutele ettevõtjatele.

Määruse (EÜ) nr 715/2007 artikleid 6 ja 7 kohaldatakse *mutatis mutandis*.

Kuni asjakohase standardi vastuvõtmiseni, näiteks CENi kaudu, esitatakse sõidukite OBD-andmed ning sõidukite remondi- ja hooldusteave kergesti kättesaadaval ja mittediskrimineerival viisil.

Nimetatud teave avaldatakse tootja veebisaidil või, juhul kui see ei ole teabe iseloomu tõttu võimalik, mõnel muul asjakohasel viisil.

2. Komisjon kehtestab ja ajakohastab käesoleva artikli lõike 1 rakendamiseks sõidukite OBD-andmete ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe esitamise asjakohased tehnilised tingimused. Komisjon arvestab praeguse infotehnoloogia, sõidukitehnoloogia prognoositava arengu, kehtivate ISO normide ja võimaliku ülemaailmse ISO normiga.

Komisjon võib võtta muid meetmeid, mis on vajalikud lõike 1 rakendamiseks.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, seda muu hulgas täiendades, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

#### Artikkel 7

##### Reaktiivi kasutatavate süsteemidega seotud kohustused

1. Tootjad, remontijad ja sõidukite kasutajad ei tohi lubamatult muuta reaktiive kasutatavaid süsteeme.

2. Sõidukite kasutajad tagavad, et sõidukit ei juhitaks ilma reaktiivi kasutamata.

#### Artikkel 8

##### Sõidukite ja mootorite tüübikinnituste kohaldamise ajakava

1. Riigiasutused keelduvad, tuginedes asjaomastele heitenormidele, alates 31. detsembrist 2012 andmast EÜ või siseriikliku tüübikinnitust uut tüüpi sõidukitele või mootoritele, mis ei vasta käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele,

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

2. Alates 31. detsembrist 2013 käsitlevad riigiasutused direktiivi 2007/46/EÜ artikli 26 tähenduses kehtetuna nende uute sõidukite vastavustunnistust, mis ei vasta käesolevale määrusele

ja selle rakendusmeetmetele, ja keelavad heitenormidele tuginedes nende registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.

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

3. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 kohaldamist ja eeldusel, et artikli 4 lõikes 3, artikli 5 lõikes 4 ja artikli 6 lõike 2 esimeses lõigus viidatud rakendusmeetmed jõustuvad, ei tohi riigiasutused, kui tootja on esitanud asjaomase taotluse, keelduda sõidukite heitenormidele tuginedes EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukitele või mootoritele ega keelata uue sõiduki registreerimist, müüki või kasutuselevõttu ega uute mootorite müüki või kasutamist, kui asjaomased sõidukid või mootorid täidavad käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmete nõudeid.

#### Artikkel 9

##### Liikmesriikide kohustused seoses varuosade tüübikinnitusega

Käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmete alusel tüübikinnituse saanud sõidukitele ette nähtud uute asendussastekontrolliseadmete müük või paigaldamine on keelatud, kui need seadmed ei ole seda tüüpi, millele on antud käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmete kohaselt tüübikinnitus.

#### Artikkel 10

##### Finantssoodustused

1. Käesoleva määruse rakendusmeetmete jõustumisel võivad liikmesriigid ette näha käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele vastavate mootorsõidukite seeriatootmisele antavaid finantssoodustusi.

Need soodustused kehtivad kõikide käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele vastavate uute sõidukite suhtes, mida pakutakse müügiks asjaomase liikmesriigi turul. Nende soodustuste andmine lõpetatakse hiljemalt 31. detsembril 2013.

2. Käesoleva määruse rakendusmeetmete jõustumisel võivad liikmesriigid anda finantssoodustusi käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele mittevastavate kasutusel olevate sõidukite moderniseerimiseks, et need vastaksid I lisas sätestatud heitkoguste piirväärtustele, või selliste sõidukite lammutamiseks.

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud finantssoodustused peavad olema igat tüüpi mootorsõidukite puhul väiksemad summa võrra, mis kulub I lisas märgitud heitkoguste piirväärtustele vastamiseks kasutusele võetud tehnilistele seadmetele, kaasa arvatud seadmete sõidukile paigaldamise kulu.

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

#### Artikkel 11

##### Karistused

1. Liikmesriigid näevad ette karistussätted, mida kohaldatakse käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmete rikkumise korral, ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad komisjonile neist sätetest hiljemalt 7. veebruariks 2011 ja annavad viivitamata teada kõikidest nende hilisematest muudatustest.

2. Karistatavad tootjapoolsed rikkumised on järgmised:

- a) valeandmete esitamine tüübikinnituse andmise menetluses või tühistamiseni viivas menetluses;
- b) tüübikinnituse saamiseks või kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimiseks katsetulemuste võltsimine;
- c) selliste andmete või tehniliste kirjelduste esitamisest hoidumine, mis võib tuua kaasa tüübikinnituse andmisest keeldumise või tühistamise;
- d) katkestusstrateegiate kasutamine;
- e) teabe kättesaadavaks tegemisest keeldumine.

Sõiduki tootja, remontija või kasutaja poolt toime pandud karistatavaks rikkumiseks on ka NO<sub>x</sub> heitmete kontrollisüsteemi lubamatu muutmine. See hõlmab näiteks reaktiive kasutatavate süsteemide lubamatut muutmist.

Sõiduki kasutaja poolt toime pandud karistatav rikkumine on ka ilma reaktiivita sõiduki juhtimine.

#### Artikkel 12

##### Piirväärtustega seotud muudatused

1. Pärast seda, kui sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi egiidi all ellu viidava UN/ECE PMP-

programmi vastavad osad lõpule jõuavad, võtab komisjon ühenduse keskkonnakaitse taset alandamata järgmised meetmed:

- a) tahkete osakeste massi piirväärtusest kinnipidamiseks kehtestab tahkete osakeste heitmete piiramise lisameetmena tahkete osakeste heitkoguste arvulised piirväärtused, mille tase vastab sel ajal tegelikult kasutatavatele tehnoloogiatele;
- b) võtab vastu tahkete osakeste arvu mõõtmise korra.

Ühenduse keskkonnakaitse taset alandamata kehtestab komisjon vajaduse korral lisaks lämmastikoksiidide heitmete koguhulga piirväärtusele ka lämmastikdioksiidi heitkoguste piirväärtuse. Lämmastikdioksiidi heitkoguste piirväärtus kehtestatakse tasemel, mis vastab sel ajal olemas olevate tehnoloogiate võimalustele.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, seda muu hulgas täiendades, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. Komisjon määrab korrelatsioonitegurid direktiivis 2005/55/EÜ kirjeldatud Euroopa siirdekatsesükli ja Euroopa statsionaarse katse tsükli ning ülemaailmsete ühtlustatud püsivate ja muutuvate sõidutsükli vahel ning kohandab piirväärtused nendega. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, seda muu hulgas täiendades, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

3. Komisjon vaatab korrapäraselt üle artikli 5 lõikes 4 viidatud menetlused, katsed ja nõuded, samuti heitmete mõõtmiseks kasutatavad katsesükliid.

Kui leitakse, et need menetlused, katsed ja nõuded ei ole enam piisavad või ei kajasta enam tegelikke heitkoguseid, kohandatakse neid nii, et need peegeldaksid piisavalt tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, seda muu hulgas täiendades, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

4. Komisjon vaatab korrapäraselt üle artikli 3 esimese lõigu punktis 2 loetletud gaasiliste heitmete mõju. Kui komisjon järeldab, et on asjakohane reguleerida muude heitgaaside heitkoguseid, esitab ta Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks.



*Artikkel 13***Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab mootorsõidukite tehniline komitee, mis loodi direktiivi 2007/46/EÜ artikli 40 lõike 1 alusel.

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

*Artikkel 14***Rakendamine**

Komisjon võtab vastu artikli 4 lõikes 3, artikli 5 lõikes 4, artikli 6 lõikes 2 ja artikli 12 lõike 1 punktides a ja b nimetatud rakendusmeetmed hiljemalt 1. aprilliks 2010.

*Artikkel 15***Määruse (EÜ) nr 715/2007 muutmise**

Määrust (EÜ) nr 715/2007 muudetakse järgmiselt.

1. Artikli 5 lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

- i) pärast punkti h jäetakse välja sõna „ja”;
- ii) lisatakse järgmine punkt:  
„j) mootori võimsuse mõõtmisega.”

2. Artikli 14 lõige 6 jäetakse välja.

*Artikkel 16***Direktiivi 2007/46/EÜ muutmise**

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

*Artikkel 17***Kehtetuks tunnistamine**

1. Direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 31. detsembrist 2013.

2. Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele tõlgendatakse viidetena käesolevale määrusele.

*Artikkel 18***Jõustumine**

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

Määrust kohaldatakse alates 7. augustist 2009. Artikli 8 lõiget 3 ja artiklit 10 kohaldatakse alates 7. augustist 2009 ning II lisa punkti 1 alapunkti a alapunkti i, punkti 1 alapunkti b alapunkti i, punkti 2 alapunkti a, punkti 3 alapunkti a alapunkti i, punkti 3 alapunkti b alapunkti i, punkti 3 alapunkti c alapunkti i, punkti 3 alapunkti d alapunkti i ja punkti 3 alapunkti e alapunkti i kohaldatakse alates 31. detsembrist 2013.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Brüssel, 18. juuni 2009

*Euroopa Parlamendi nimel*  
president  
H.-G. PÖTTERING

*Nõukogu nimel*  
eesistuja  
Š. FÜLE

## I LISA

## Euro VI kohased heitkoguste piirväärtused

	Piirväärtused							
	CO (mg/kWh)	Kogu süivesinike mass THC (mg/kWh)	Mittemetaansete süivesinike mass NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Tahkete osakeste mass PM (mg/kWh)	Tahkete osakeste <sup>(2)</sup> arv PM (mg/kWh)
Euroopa stationaarne katse tsükkel ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
Euroopa siirdekatsetsükkel ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
Euroopa siirdekatsetsükkel ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
Ülemaailmsed ühtlustatud püsivad sõidutsüklid WHSC <sup>(3)</sup>								
Ülemaailmsed ühtlustatud muutuvad sõidutsüklid WHTC <sup>(3)</sup>								

Märkus

PI = ottomootor.

CI = diiselmootor.

<sup>(1)</sup> NO<sub>2</sub> komponendi lubatud taseme NO<sub>x</sub> piirväärtuses võib kindlaks määrata hiljem.<sup>(2)</sup> Arvuline norm määratakse kindlaks hiljem, ent hiljemalt 1. aprilliks 2010.<sup>(3)</sup> Ülemaailmsete ühtlustatud püsivate ja muutuvate sõidutsüklite piirväärtused (asendavad Euroopa stationaarse katse tsükli ja Euroopa siirdekatsetsükli piirväärtused) võetakse kasutusele hiljem, kui on määratud korrelatsioonitegurid praeguse Euroopa stationaarse katse tsükli ja Euroopa siirdekatsetsükli suhtes, ent hiljemalt 1. aprilliks 2010.

## II LISA

## Direktiivi 2007/46/EÜ muudatused

Käesolevaga muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ järgmiselt.

1. IV lisa I osa muudetakse järgmiselt:

a) tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 40 ja 41 jäetakse välja;

ii) lisatakse järgmine punkt:

Teema	Viide õigusaktile	Viide Euroopa Liidu Teatajale	Kohaldatavus											
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>		
„41a Heitkogused (Euro VI) raskeveokid / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009	ELT L 188, 18.7.2009, lk 1	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X						

iii) lisatakse järgmine märkus:

„<sup>(12)</sup> Tüübikinnituseta sõidukite puhul, mille tuletatud mass on üle 2 610 kg (tootja taotlusel ja tingimusel, et nende tuletatud mass ei ületa 2 840 kg) määruse (EÜ) nr 715/2007 alusel.”;

b) liite tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 40 ja 41 jäetakse välja;

ii) lisatakse järgmine punkt:

	Teema	Viide õigusaktile	Viide Euroopa Liidu Teatajale	M <sub>1</sub>
„41a	Heitkogused (Euro VI) raskeveokid, välja arvatud hulk pardadiagnostikasüsteemide (OBD) ja teabe kättesaadavusega seotud nõudeid / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009	ELT L 188, 18.7.2009, lk 1	A

2. VI lisa liite tabelit muudetakse järgmiselt:

a) punktid 40 ja 41 jäetakse välja;

b) lisatakse järgmine punkt:

Teema	Viide õigusaktile	Muudetud aktiga	Kohaldatav järgmiste variantide suhtes
„41a Heitkogused (Euro VI) raskeveokid / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009		

## 3. XI lisa muudetakse järgmiselt:

## a) 1. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 40 ja 41 jäetakse välja;

ii) lisatakse järgmine punkt:

Nr	Teema	Viide õigusaktile	$M_1 \leq 2\,500$ (l) kg	$M_1 > 2\,500$ (l) kg	$M_2$	$M_3$
„41a	Heitkogused (Euro VI) raskeveokid / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H

## b) 2. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 40 ja 41 jäetakse välja;

ii) lisatakse järgmine punkt:

Nr	Teema	Viide õigusaktile	$M_1$	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
„41a	Heitkogused (Euro VI) raskeveokid / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009	X	X	X	X	X	X				

## c) 3. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 40 ja 41 jäetakse välja;

ii) lisatakse järgmine punkt:

Nr	Teema	Viide õigusaktile	$M_1$
„41a	Heitkogused (Euro VI) raskeveokid / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009	X

## d) 4. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 40 ja 41 jäetakse välja;

ii) lisatakse järgmine punkt:

Nr	Teema	Viide õigusaktile	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
„41a	Heitkogused (Euro VI) raskeveokid / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009	H	H	H	H	H				

e) 5. liite tabelit muudetakse järgmiselt:

i) punktid 40 ja 41 jäetakse välja;

ii) lisatakse järgmine punkt:

Nr	Teema	Viide õigusaktile	N <sub>3</sub> -kategooria liikurkraana
„41a	Heitkogused (Euro VI) raskeveokid / teabe kättesaadavus	Määrus (EÜ) nr 595/2009	V”