

## EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 715/2007

2012/EØS/16/10

av 20. juni 2007

**om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette passasjer- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer(\*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN  
EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske  
felleskap, særlig artikkel 95,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske  
og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(2)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

1) Det indre marked omfatter et område uten indre grenser, der fritt varebytte og fri bevegelighet for personer, tjenester og kapital må sikres. For dette formål foreligger det en omfattende fellesskapsordning for typegodkjenning av motorvogner, innført ved rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere<sup>(3)</sup>. De tekniske kravene til typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp bør derfor harmoniseres for å unngå at det blir innført krav som varierer fra medlemsstat til medlemsstat, og for å sikre et høyt nivå for vern av miljøet.

2) Denne forordning er én av en rekke særskilte rettsakter i sammenheng med Fellesskapets framgangsmåte for typegodkjenning i henhold til direktiv 70/156/EØF. Nevnte direktiv bør derfor endres.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 4/2008 av 1. februar 2008 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se *EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende* nr. 33, 12.6.2008, s. 6.

<sup>(1)</sup> EUT C 318 av 23.12.2006, s. 62.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 13. desember 2006 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 30. mai 2007.

<sup>(3)</sup> EFT L 42 av 23.2.1970, s. 1. Direktivet sist endret ved direktiv 2006/96/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 81).

3) Etter anmodning fra Europaparlamentet er det innført en ny metode for fastsettelse av regelverk for kjøretøyer i Den europeiske union. Denne forordning fastsetter derfor grunnleggende bestemmelser om utslipp fra kjøretøyer, mens de tekniske spesifikasjonene vil bli fastsatt ved gjennomføringstiltak vedtatt etter komitéframgangsmåter.

4) I mars 2001 innledet Kommisjonen CAFE-programmet («Clean Air For Europe»), der de viktigste elementene er angitt i en melding av 4. mai 2005. Dette har ført til at det er vedtatt en tematisk strategi for luftforurensing ved en melding av 21. september 2005. En av konklusjonene i den tematiske strategien er at ytterligere reduksjoner i utslipp fra transportsektoren (luft-, sjø- og landtransport), fra husholdningene og fra energi-, landbruks- og industrisektoren er nødvendige for å oppnå EUs mål for luftkvalitet. I denne sammenheng bør oppgaven med å redusere utslipp fra kjøretøyer ses på som en del av en samlet strategi. Standardene Euro 5 og Euro 6 er ett av de tiltak som er utformet for å redusere utslipp av partikler og ozondannende stoffer som nitrogenoksider og hydrokarboner.

5) For å oppnå EUs mål for luftkvalitet kreves det en kontinuerlig innsats for å redusere utslipp fra kjøretøyer. Av denne grunn bør industrien gis klar informasjon om framtidige utslippsgrenseverdier. Dette er grunnen til at denne forordning, i tillegg til Euro 5, inneholder Euro 6-trinnet for utslippsgrenseverdier.

6) Det er særlig nødvendig med en betydelig reduksjon i utslipp av nitrogenoksid fra dieselskjøretøyer for å bedre luftkvaliteten og overholde grenseverdiene for forurensning. Dette krever at det må oppnås ambisiøse grenseverdier på Euro 6-trinnet, uten at det blir nødvendig å gi avkall på fordelene ved dieselmotorer når det gjelder drivstofforbruk og utslipp av hydrokarboner og karbonmonoksid. Et slikt tiltak for reduksjon av utslipp av nitrogenoksid på et tidlig tidspunkt vil gi kjøretøyperprodusenter over hele Europa mulighet til å planlegge langsiktig.

- 7) Når det fastsettes utslippsstandarder, er det viktig å ta hensyn til følgene for markedene og for produsentenes konkurransevne, de direkte og indirekte kostnader som pålegges foretakene og fordelene som oppnås når det gjelder å stimulere nyskaping, forbedre luftkvaliteten, redusere helseutgifter og øke levealderen, samt følgene for de samlede utslippene av karbondioksid.
- 8) Ubegrenset tilgang til opplysninger om reparasjon av kjøretøyer, via et standardisert format som kan benyttes til å hente ut de tekniske opplysningene, og effektiv konkurranse på markedet for informasjonstjenester som gjelder reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, er nødvendig for å forbedre det indre markedets virkemåte, særlig med hensyn til det frie varebyttet, etableringsadgangen og adgangen til å yte tjenester. En stor andel av slike opplysninger er knyttet til egendiagnosesystemer (OBD-systemer) og deres samvirking med andre kjøretøysystemer. Det er hensiktsmessig å fastsette tekniske spesifikasjoner som produsentenes nettsteder bør følge, sammen med målrettede tiltak for å sikre rimelig tilgang for små og mellomstore bedrifter (SMB). Felles standarder avtalt med berørte parter, for eksempel OASIS-formatet<sup>(1)</sup>, kan lette informasjonsutvekslingen mellom produsenter og tjenesteytere. Det er derfor i utgangspunktet hensiktsmessig å kreve at det benyttes tekniske spesifikasjoner i OASIS-formatet, og å be Kommisjonen om å anmode CEN/ISO om å videreutvikle dette formatet til en standard med sikte på etter hvert å erstatte OASIS-formatet.
- 9) Senest fire år etter at denne forordning har trådt i kraft, bør Kommisjonen gjennomgå virkningen av ordningen med tilgang til alle opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer med sikte på å avgjøre om det vil være hensiktsmessig å konsolidere alle bestemmelser om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer innenfor et revidert rammedirektiv om typegodkjenning. Dersom bestemmelsene om tilgang til all kjøretøyinformasjon blir innlemmet i et slikt direktiv, bør de tilsvarende bestemmelsene i denne forordning oppheves, så lenge de eksisterende rettighetene når det gjelder tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold blir opprettholdt.
- 10) Kommisjonen bør løpende vurdere utslipp som det ennå ikke er fastsatt regler for, og som oppstår som en følge av mer omfattende bruk av nye drivstoffsammensetninger, ny motorteknologi og nye utslippskontrollsystemer, og eventuelt legge fram forslag for Europaparlamentet og Rådet med sikte på å regulere slike utslipp.
- 11) For å gjøre det lettere å innføre nye kjøretøyer og beholde eksisterende kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, som kan ha lave utslipp av nitrogenoksid og partikler, og samtidig stimulere til reduserte utslipp fra bensindrevne kjøretøyer, innføres det ved denne forordning ulike grenseverdier for samlede utslipp av hydrokarboner og ikke-metanholdige hydrokarboner.
- 12) Arbeidet med å innføre strengere utslippsgrenser, herunder reduksjon av karbondioksidutslipp, og med å sikre at disse grensene gjelder den faktiske ytelsen til kjøretøyer i bruk, bør fortsette.
- 13) For å sikre at utslipp av ultrafine partikler (PM 0,1 µm og mindre) blir kontrollert, bør Kommisjonen så snart som mulig vedta, og senest ved ikrafttredelsen av Euro 6, innføre en metode basert på antall partikler, i tillegg til den massebaserte metoden som nå benyttes. Den antallbaserte metoden bør baseres på resultatene av partikkelmålingsprogrammet (PMP) til De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa og være i samsvar med eksisterende ambisiøse miljømål.
- 14) For å sikre økt repeterbarhet ved måling i laboratoriet av partikkelmasse og antall utslupne partikler, bør Kommisjonen vedta en ny målemetode som erstatter gjeldende metode. Denne bør innføres så snart som mulig og senest når Euro 6 trer i kraft. Den bør være basert på resultatene av partikkelmålingsprogrammet (PMP). Når den nye målemetoden er gjennomført, bør utslippsgrensene for partikkelmasse og partikkelantall i denne forordning justeres, ettersom den nye metoden registrerer et lavere massenivå enn gjeldende metode.
- 15) Kommisjonen bør løpende vurdere behovet for å revidere den nye europeiske kjøresyklusen (New European Drive Cycle) som er den prøvingsmetode som utgjør grunnlaget for Fellesskapets regelverk for typegodkjenning med hensyn til utslipp. Ajourføring eller utskifting av prøvingscyklusene kan bli krevd for å gjenspeile endringer i kjøretøyspesifikasjoner og føreratferd. Revisjoner kan være nødvendige for å sikre at de virkelige utslippene svarer til dem som måles ved typegodkjenningen. Bruk av bærbare utslippsmålesystemer og innføring av begrepet «skal ikke overstige» bør også tas i betraktning.
- 16) Egendiagnosesystemer er viktige ved kontroll av utslipp når kjøretøyet er i bruk. Ettersom det er viktig at de virkelige utslippene kontrolleres, bør Kommisjonen løpende vurdere kravene til slike systemer og toleransetersklene for overvåkingseil.
- 17) En standardisert metode for måling av kjøretøyers drivstofforbruk og karbondioksidutslipp er nødvendig for å sikre at det ikke oppstår tekniske handelshindringer mellom medlemsstatene. Det er også nødvendig å sikre at kunder og brukere får objektive og presise opplysninger.

<sup>(1)</sup> «Organisation for the Advancement of Structured Information Standards».

- 18) Før det utarbeides et forslag til framtidige utslippsstandarder, bør Kommisjonen foreta undersøkelser for å avgjøre om en fortsatt oppdeling av kjøretøyer i grupper fremdeles er nødvendig, og om massenøytrale utslippsgrenser kan anvendes.
- 19) Medlemsstatene bør ved hjelp av økonomiske stimulerings tiltak kunne framskynde markedsføringen av kjøretøyer som oppfyller kravene som vedtas på fellesskapsplan. Slik stimulerings tiltak bør imidlertid være i samsvar med traktatens bestemmelser, særlig reglene for statsstøtte. Dette er for å unngå konkurransevridning i det indre marked. Denne forordning bør ikke påvirke medlemsstatenes rett til å la utslipp omfattes av grunnlaget for beregning av kjøretøyavgifter.
- 20) Ettersom regelverket for kjøretøyutslipp og drivstofforbruk har utviklet seg i mer enn 35 år og nå omfatter mer enn 24 direktiver, er det tilrådelig å erstatte disse direktivene med en ny forordning og en rekke gjennomføringstiltak. En forordning vil sikre at de detaljerte tekniske bestemmelsene kommer direkte til anvendelse på produsenter, godkjenningmyndigheter og tekniske tjenester, og at de kan ajourføres på en lang tids raskere og mer effektiv måte. Direktiv 70/220/EØF<sup>(1)</sup>, 72/306/EØF<sup>(2)</sup>, 74/290/EØF<sup>(3)</sup>, 80/1268/EØF<sup>(4)</sup>, 83/351/EØF<sup>(5)</sup>, 88/76/EØF<sup>(6)</sup>, 88/436/EØF<sup>(7)</sup>, 89/458/EØF<sup>(8)</sup>,
- 91/441/EØF<sup>(9)</sup>, 93/59/EØF<sup>(10)</sup>, 94/12/EF<sup>(11)</sup>, 96/69/EF<sup>(12)</sup>, 98/69/EF<sup>(13)</sup>, 2001/1/EF<sup>(14)</sup>, 2001/100/EF<sup>(15)</sup> og 2004/3/EF<sup>(16)</sup> bør derfor oppheves. I tillegg bør medlemsstatene også oppheve lovgivning som de opphevede direktivene er innarbeidet i.
- 21) For å klargjøre virkeområdet for regelverket for kjøretøyutslipp bør europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/55/EF av 28. september 2005 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende gasser og partikler fra motorer med kompresjonstenning til bruk i kjøretøyer og utslipp av forurensende gasser fra motorer med elektrisk tenning som bruker naturgass eller flytende petroleumsgass, til bruk i kjøretøyer<sup>(17)</sup> endres slik at det omfatter alle tunge kjøretøyer, for å gjøre det klart at denne forordning omhandler lette kjøretøyer.
- <sup>(1)</sup> Rådsdirektiv 70/220/EØF av 20. mars 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner (EFT L 76 av 6.4.1970, s. 1). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2003/76/EF (EUT L 206 av 15.8.2003, s. 29).
- <sup>(2)</sup> Rådsdirektiv 72/306/EØF av 2. august 1972 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot utslipp av forurensende stoffer fra dieselmotorer til framdrift av kjøretøyer (EFT L 190 av 20.8.1972, s. 1). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2005/21/EF (EUT L 61 av 8.3.2005, s. 25).
- <sup>(3)</sup> Rådsdirektiv 74/290/EØF av 28. mai 1974 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av avgasser fra motorer med elektrisk tenning i motorvogner (EFT L 159 av 15.6.1974, s. 61). Direktivet endret ved direktiv 2006/101/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 238).
- <sup>(4)</sup> Rådsdirektiv 80/1268/EØF av 16. desember 1980 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om motorvogners drivstofforbruk (EFT L 375 av 31.12.1980, s. 36). Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/3/EF (EUT L 49 av 19.2.2004, s. 36).
- <sup>(5)</sup> Rådsdirektiv 83/351/EØF av 16. juni 1983 om endring av rådsdirektiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av avgasser fra motorer med elektrisk tenning i motorvogner (EFT L 197 av 20.7.1983, s. 1).
- <sup>(6)</sup> Rådsdirektiv 88/76/EØF av 3. desember 1987 om endring av direktiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av avgasser fra motorer i motorvogner (EFT L 36 av 9.2.1988, s. 1).
- <sup>(7)</sup> Rådsdirektiv 88/436/EØF av 16. juni 1988 om endring av direktiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av avgasser fra motorer i motorvogner (Begrensning av utslipp av forurensende partikler fra dieselmotorer) (EFT L 214 av 6.8.1988, s. 1).
- <sup>(8)</sup> Rådsdirektiv 89/458/EØF av 18. juli 1989 om endring, når det gjelder de europeiske utslippsstandardene for biler med slagvolum under 1400 cm<sup>3</sup>, av direktiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner (EFT L 226 av 3.8.1989, s. 1).
- <sup>(9)</sup> Rådsdirektiv 91/441/EØF av 26. juni 1991 om endring av direktiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner (EFT L 242 av 30.8.1991, s. 1).
- <sup>(10)</sup> Rådsdirektiv 93/59/EØF av 28. juni 1993 om endring av direktiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner (EFT L 186 av 28.7.1993, s. 21).
- <sup>(11)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 94/12/EF av 23. mars 1994 om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner og om endring av direktiv 70/220/EØF (EFT L 100 av 19.4.1994, s. 42).
- <sup>(12)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 96/69/EF av 8. oktober 1996 om endring av direktiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner (EFT L 282 av 1.11.1996, s. 64).
- <sup>(13)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 98/69/EF av 13. oktober 1998 om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner og om endring av rådsdirektiv 70/220/EØF (EFT L 350 av 28.12.1998, s. 1).
- <sup>(14)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/1/EF av 22. januar 2001 om endring av rådsdirektiv 70/220/EØF om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner (EFT L 35 av 6.2.2001, s. 34).
- <sup>(15)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/100/EF av 7. desember 2001 om endring av rådsdirektiv 70/220/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om tiltak mot luftforurensning forårsaket av utslipp fra motorvogner (EFT L 16 av 18.1.2002, s. 32).
- <sup>(16)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/3/EF av 11. februar 2004 om endring av rådsdirektiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF med hensyn til måling av karbondioksidutslipp fra og drivstofforbruk hos kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> (EUT L 49 av 19.2.2004, s. 36).
- <sup>(17)</sup> EUT L 275 av 20.10.2005, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2006/51/EF (EUT L 152 av 7.6.2006, s. 11).

- 22) For å sikre en smidig overgang fra de eksisterende direktivene til denne forordning, bør anvendelsen av denne forordning utsettes en tid etter at den har trådt i kraft. I løpet av dette tidsrommet bør produsenter imidlertid kunne velge å la kjøretøyer bli godkjent enten i henhold til de eksisterende direktivene eller denne forordning. Dessuten bør bestemmelsene om økonomiske stimulerings tiltak få anvendelse umiddelbart etter at denne forordning har trådt i kraft. Gyldigheten av de typegodkjenningene som er gitt i henhold til eksisterende direktiver, skal ikke påvirkes av denne forordnings ikrafttredelse.
- 23) For å sikre en smidig overgang fra de eksisterende direktivene til denne forordning, bør det på Euro 5-trinnet fastsettes visse unntak for kjøretøyer konstruert for å oppfylle særlige samfunnsmessige behov. Disse unntakene bør opphøre når Euro 6-trinnet trer i kraft.
- 24) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>(1)</sup>.
- 25) Særlig bør Kommisjonen tillegges myndighet til å innføre grenseverdier basert på partikkelantall i vedlegg I samt justere de partikkelmassebaserte grenseverdiene i nevnte vedlegg. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 26) Kommisjonen bør også tillegges myndighet til å innføre særlige metoder, prøvinger og krav til typegodkjenning samt en revidert metode for partikkelmåling og en partikkelantallbasert grenseverdi, og å treffe tiltak med hensyn til bruken av manipulasjonsinnretninger, tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer og prøvingscykluser som benyttes til å måle utslipp. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning eller å utfylle den med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 27) Ettersom målene for denne forordning, som er å virkeliggjøre det indre marked gjennom innføring av felles tekniske krav til utslipp fra motorvogner og garantert tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer for uavhengige operatører på samme grunnlag som for autoriserte forhandlere og reparatører, ikke kan

nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

## KAPITTEL I

### MÅL, VIRKEOMRÅDE OG DEFINISJONER

#### Artikkel 1

##### Mål

1. Denne forordning fastsetter felles tekniske krav til typegodkjenning av motorvogner (kjøretøyer) og reservedeler, for eksempel reservedeler til forurensningsreducerende innretninger, med hensyn til utslipp fra disse.

2. I tillegg fastsetter denne forordning regler for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk, forurensningsreducerende innretningers holdbarhet, egendiagnosesystemer, måling av drivstofforbruk og tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer.

#### Artikkel 2

##### Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> og N<sub>2</sub> som definert i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF med en referansemasse på høyst 2 610 kg.

2. På anmodning fra produsenten kan typegodkjenning gitt i henhold til denne forordning utvides fra kjøretøyer som omfattes av nr. 1, til kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> og N<sub>2</sub> som definert i vedlegg II til direktiv 70/156/EØF med en referansemasse på høyst 2 840 kg, som oppfyller vilkårene i denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

#### Artikkel 3

##### Definisjoner

I denne forordning og dens gjennomføringstiltak menes med:

- «hybridkjøretøy» et kjøretøy med minst to forskjellige energiformere og to forskjellige energilagringssystemer (i kjøretøyet) for framdrift av kjøretøyet,

<sup>(1)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23. Beslutningen endret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 av 22.7.2006, s. 11).

2. «kjøretøy konstruert for å oppfylle særlige samfunnsmessige behov» dieselmotorer i gruppe M<sub>1</sub> som enten er
- a) spesialmotorer som definert i direktiv 70/156/EØF med en referansemasse på over 2 000 kg,
  - b) motorer med en referansemasse på over 2 000 kg utformet for å frakte sju eller flere passasjerer inkludert føreren, fra 1. september 2012 med unntak av motorer i gruppe M<sub>1</sub>G som definert i direktiv 70/156/EØF,
- eller
- c) motorer med en referansemasse på over 1 760 kg som er spesialbygd for kommersielle formål med plass til rullestol inne i motoren,
3. «referansemasse» massen til motoren i driftsferdig stand minus en fast masse for føreren på 75 kg og med et fast massetillegg på 100 kg,
4. «forurensende gasser» eksosutslipp av karbonmonoksid, nitrogenoksider, uttrykt som nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>)-ekvivalenter, samt hydrokarboner,
5. «forurensende partikler» bestanddeler av eksos som er fjernet fra den uttynnede eksosen ved en høyeste temperatur på 325 K (52 °C) ved hjelp av de filtre som er beskrevet i prøvingsmetoden for å kontrollere gjennomsnittlige eksosutslipp,
6. «eksosutslipp» utslipp av forurensende gasser og partikler,
7. «fordampingsutslipp» andre hydrokarbondamper enn eksosutslipp som slippes ut fra drivstoffsystemet til et kjøretøy,
8. «veivhus» rom i eller utenfor en motor som er forbundet med bunnpannen ved interne eller eksterne rør som gasser og damper kan slippe ut gjennom,
9. «egendiagnosesystem» eller «OBD-system» et system for utslippskontroll som er i stand til å finne det sannsynlige stedet for funksjonssvikt ved hjelp av feilkoder lagret i et dataminne,
10. «manipulasjonsinnretning» alle konstruksjonselementer som registrerer kjøretøyets temperatur, hastighet, motorturtall, girutvekslingsforhold, manifoldvakuüm eller en annen parameter for aktivering, modulering, forsinkelse eller deaktivering av driften av en del av utslippskontrollsystemet, og som reduserer utslippskontrollsystemets effektivitet under forhold som det er rimelig å forvente at kjøretøyet utsettes for ved normal drift og bruk,
11. «forurensningsreducerende innretning» de deler av et kjøretøy som styrer og/eller reduserer eksos- og fordampingsutslipp,
12. «forurensningsreducerende originalinnretning» en forurensningsreducerende innretning, eller en enhet av slike innretninger, som omfattes av typegodkjenningen som er gitt for vedkommende kjøretøy,
13. «forurensningsreducerende reserveinnretning» en forurensningsreducerende innretning, eller en enhet av slike innretninger, som er ment å erstatte en forurensningsreducerende originalinnretning, og som kan godkjennes som en separat teknisk enhet som definert i direktiv 70/156/EØF,
14. «opplysninger om reparasjon og vedlikehold av motorer» alle opplysninger som kreves for diagnose, service, kontroll, periodisk kontroll, reparasjon, omprogrammering eller reinitialisering av motoren, og som produsentene gir sine autoriserte forhandlere og reparatører, herunder alle senere endringer av og tillegg til slike opplysninger. Disse opplysningene omfatter alle opplysninger som er nødvendige for montering av deler eller utstyr på motorer,
15. «uavhengig operatør» andre foretak enn autoriserte forhandlere og reparatører som er direkte eller indirekte involvert i reparasjon og vedlikehold av motorer, særlig reparatører, produsenter eller distributører av reparasjonsutstyr, verktøy eller reservedeler, utgivere av teknisk informasjon, motorvognklubber, operatører som yter bistand på veien, operatører som tilbyr kontroll- og prøvingstjenester, operatører som tilbyr opplæring for installatører, produsenter og reparatører av utstyr for motorer som bruker alternativt drivstoff,
16. «biodrivstoff» flytende eller gassformige drivstoffer for transport, produsert av biomasse,
17. «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff» et kjøretøy utformet for å kunne drives av minst én type drivstoff som enten er gassformig ved atmosfærisk temperatur og trykk, eller som i hovedsak er produsert av ikke-minerale oljer.



*KAPITTEL II***PRODUSENTENES PLIKTER MED HENSYN TIL  
TYPEGODKJENNING***Artikkel 4***Produsentenes plikter**

1. Produsentene skal godtgjøre at alle nye kjøretøyer som er solgt, registrert eller tatt i bruk i Fellesskapet, er typegodkjent i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak. Produsentene skal også godtgjøre at alle nye forurensningsreducerende reserveinnretninger som krever typegodkjenning, og som er solgt eller tatt i bruk i Fellesskapet, er typegodkjent i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Disse pliktene omfatter oppfyllelse av krav til utslippsgrenser fastsatt i vedlegg I og gjennomføringstiltakene omhandlet i artikkel 5.

2. Produsentene skal påse at framgangsmåtene for typegodkjenning med hensyn til kontroll av produksjonssamsvar, forurensningsreducerende innretningers holdbarhet og samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk er oppfylt.

I tillegg må de tekniske tiltakene som treffes av produsenten, være slik at de sikrer at eksosutslipp og fordampingsutslipp begrenses effektivt i henhold til denne forordning gjennom hele kjøretøyet normale levetid og ved normal bruk. Derfor skal tiltak for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk kontrolleres i en periode på opptil fem år eller 100 000 km, avhengig av hva som inntreffer først. Holdbarhetsprøving av forurensningsreducerende innretninger som foretas for typegodkjenning, skal omfatte 160 000 km. For å overholde denne holdbarhetsprøvingen bør produsentene ha mulighet til å gjøre bruk av aldriingsprøving i prøvebenk, underlagt gjennomføringstiltakene omhandlet i nr. 4.

Kjøretøyets samsvar etter ibruktaking skal særlig kontrolleres når det gjelder eksosutslipp prøvd mot utslippsgrensene i vedlegg I. For å bedre kontrollen av fordampingsutslipp og utslipp ved lav omgivelsestemperatur, skal prøvingsmetodene gjennomgå av Kommisjonen.

3. Produsentene skal angi opplysninger om karbondioksidutslipp og drivstofforbruk i et dokument som skal gis til kjøperen av kjøretøyet på kjøpstidspunktet.

4. De særlige framgangsmåtene og kravene til gjennomføring av nr. 2 og 3 skal fastsettes etter framgangsmåten nevnt i artikkel 15 nr. 2.

*Artikkel 5***Krav og prøvinger**

1. Produsenten skal utstyre kjøretøyer slik at de deler som med sannsynlighet påvirker utslipp, blir utformet, konstruert og montert slik at kjøretøyet ved normal bruk er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.
2. Bruken av manipulasjonsinnretninger som reduserer utslippskontrollsystemers effektivitet, skal være forbudt. Forbudet får ikke anvendelse når
  - a) innretningen er nødvendig for å beskytte motoren mot skade eller ulykke samt for at kjøretøyet skal kunne fungere på en sikker måte,
  - b) innretningen ikke fungerer ut over motorens startfase  
eller
  - c) vilkårene for anvendelse av en slik innretning i vesentlig grad omfattes av prøvingsmetodene for å kontrollere fordampingsutslipp og gjennomsnittlig eksosutslipp.
3. De særlige metodene, prøvingene og kravene til typegodkjenning i dette nummer samt kravene til gjennomføring av nr. 2, som er utformet for å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning ved å utfylle den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 15 nr. 3. Dette skal omfatte fastsettelse av kravene knyttet til
  - a) eksosutslipp, herunder prøvingscykluser, utslipp ved lav omgivelsestemperatur, utslipp ved tomgangskjøring, røyktetthet og etterbehandlingssystemenes korrekte funksjon og regenerering,
  - b) fordampingsutslipp og veivhusutslipp,
  - c) OBD-systemer og forurensningsreducerende innretningers virkning etter ibruktaking,
  - d) forurensningsreducerende innretningers holdbarhet, forurensningsreducerende reserveinnretninger, samsvarskontroll av kjøretøyer i drift, produksjonssamsvar og teknisk kontroll,
  - e) måling av utslipp av klimagasser og drivstofforbruk,
  - f) hybridkjøretøyer og kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff,
  - g) utvidelse av typegodkjenninger og krav til produsenter som produserer i mindre målestokk,
  - h) prøvingsutstyr  
og
  - i) referansedrivstoffer, for eksempel bensin, diesel, gassformige drivstoffer og biodrivstoffer, for eksempel bioetanol, biodiesel og biogass.

Kravene ovenfor får, der dette er relevant, anvendelse på kjøretøyer uansett hvilken type drivstoff de drives med.

### KAPITTEL III

#### TILGANG TIL OPPLYSNINGER OM REPARASJON OG VEDLIKEHOLD AV KJØRETØYER

##### Artikkel 6

###### Produsentenes plikter

1. Produsentene skal gi uavhengige operatører ubegrenset og standardisert tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer på lett og raskt tilgjengelige nettsteder og i et standardisert format, på en slik måte at de ikke forskjellsbehandles i forhold til autoriserte forhandlere og reparatører. Med sikte på å legge forholdene til rette for dette, skal opplysningene legges fram på en konsekvent måte, i utgangspunktet i samsvar med de tekniske kravene i OASIS-formatet<sup>(1)</sup>. Produsentene skal også gjøre opplæringsmaterieill tilgjengelig for uavhengige operatører og autoriserte forhandlere og reparatører.

2. Opplysningene omhandlet i nr. 1 skal omfatte

- a) en utvetydig identifisering av kjøretøyet,
- b) servicehåndbøker,
- c) tekniske håndbøker,
- d) dele- og diagnostiseringsopplysninger (for eksempel laveste og høyeste teoretiske verdier for målinger),
- e) koplingskjemaer,
- f) diagnostiske feilkoder (herunder produsentspesifikke koder),
- g) programvarekalibreringens identifikasjonsnummer for vedkommende kjøretøytype,
- h) opplysninger gitt om og ved hjelp av egne verktøy og eget utstyr

og

- i) opplysninger om dataregistrering og om toveis kontroll og prøving.

<sup>(1)</sup> «OASIS-formatet» viser til de tekniske spesifikasjonene i OASIS-dokument SC2-D5, «Format of Automotive Repair Information», versjon 1.0 av 28. mai 2003 (tilgjengelig på <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) og i avsnitt 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 og 3.8 i OASIS-dokument SC1-D2, «Autorepair Requirements Specification», versjon 6.1 av 10.1.2003 (tilgjengelig på <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>), som bare benytter åpne tekst- og grafikkormater.

3. Autoriserte forhandlere eller reparatører innen distribusjonssystemet til en bestemt kjøretøyprodusent skal anses som en uavhengig operatør for denne forordnings formål, i den utstrekning disse yter reparasjons- eller vedlikeholdstjenester for kjøretøyer som omfattes av en annen kjøretøyprodusents distribusjonssystem, som de ikke er medlemmer av.

4. Opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer skal alltid være tilgjengelige, bortsett fra når det er behov for vedlikehold av informasjonssystemet.

5. Når det gjelder framstilling av og service på OBD-kompatible reserve- eller servicedeler samt diagnostiseringsverktøy og prøvingsutstyr, skal produsentene uten forskjellsbehandling gi relevante opplysninger om egendiagnosesystemet og reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer til alle berørte parter som framstiller eller reparerer deler, diagnostiseringsverktøy eller prøvingsutstyr.

6. Når det gjelder utforming og framstilling av motorvognutstyr til kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, skal produsentene uten forskjellsbehandling gi relevante opplysninger om egendiagnosesystemet og reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer til alle berørte parter som framstiller, installerer eller reparerer utstyr til kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff.

7. Når produsenten søker om EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning, skal vedkommende godtgjøre overfor typegodkjenningsmyndigheten at denne forordning blir overholdt når det gjelder tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer samt opplysningene omhandlet i nr. 5. Dersom slike opplysninger ennå ikke er tilgjengelige, eller ennå ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak på nevnte tidspunkt, skal produsenten legge fram disse opplysningene innen seks måneder fra tidspunktet for typegodkjenningen. Dersom slik dokumentasjon av overholdelse ikke er lagt fram innen nevnte periode, skal godkjenningsmyndigheten treffe egnede tiltak for å sikre slik overholdelse.

Produsenten skal gjøre senere endringer av og tillegg til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer tilgjengelig på produsentens nettsteder, samtidig som de gjøres tilgjengelig for autoriserte reparatører.

##### Artikkel 7

###### Avgifter for tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer

1. Produsentene kan pålegge rimelige og forholdsmessige avgifter for tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer som omfattes av denne forordning, men en avgift er ikke rimelig eller forholdsmessig dersom den er til hinder for slik tilgang ved at den ikke tar i betraktning i hvilket omfang den uavhengige operatøren benytter opplysningene.

2. Produsentene skal gjøre tilgjengelig opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer daglig, månedlig og årlig, med avgifter for tilgang til slike opplysninger som varierer i samsvar med de respektive tidsperiodene som det gis tilgang for.

*Artikkel 8***Gjennomføringstiltak**

De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre artikkel 6 og 7, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning ved å utfylle den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 15 nr. 3. Dette skal omfatte definisjon og ajourføring av tekniske spesifikasjoner for hvordan opplysninger om egediagnosesystemer og reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer skal legges fram, idet det rettes særlig oppmerksomhet mot små og mellomstore bedrifters særlige behov.

*Artikkel 9***Rapportering**

Senest 2. juli 2011 skal Kommisjonen legge fram for Europaparlamentet og Rådet en rapport om hvordan systemet for tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer virker, idet det særlig tas hensyn til virkningen på konkurransen og det indre markeds virkemåte samt de miljømessige fordelene. Rapporten skal vurdere om det vil være hensiktsmessig å konsolidere alle bestemmelser om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer innenfor et revidert rammedirektiv om typegodkjenning.

## KAPITTEL IV

**MEDLEMSSTATENES PLIKTER***Artikkel 10***Typegodkjenning**

1. Med virkning fra 2. juli 2007, og dersom en produsent anmoder om det, kan de nasjonale myndighetene med begrunnelse i kjøretøyers utslipp eller drivstofforbruk ikke nekte å gi en EF-typegodkjenning eller en nasjonal typegodkjenning for en ny kjøretøytype, eller hindre registrering, salg eller ibruktaking av et nytt kjøretøy, dersom vedkommende kjøretøy er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og særlig med hensyn til Euro 5-grenseverdiene i tabell 1 i vedlegg I eller Euro 6-grenseverdiene i tabell 2 i vedlegg I.

2. Med virkning fra 1. september 2009, og fra 1. september 2010 når det gjelder kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> klasse II og III og i gruppe N<sub>2</sub>, skal de nasjonale myndighetene med begrunnelse i kjøretøyers utslipp eller drivstofforbruk nekte å gi en EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for nye kjøretøytyper som ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og særlig med vedleggene, med unntak av Euro 6-grenseverdiene i tabell 2 i vedlegg I. Når det gjelder prøvingen av eksosutslipp, skal grenseverdiene som får anvendelse på kjøretøyer konstruert for å oppfylle særlige samfunnsmessige behov, være de samme som for kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> klasse III.

3. Med virkning fra 1. januar 2011, og fra 1. januar 2012 når det gjelder kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> klasse II og III og i gruppe N<sub>2</sub> og kjøretøyer konstruert for å oppfylle særlige samfunnsmessige behov, skal nasjonale myndigheter i tilfeller der nye kjøretøyer ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og særlig med vedleggene, med unntak av Euro 6-grenseverdiene i tabell 2 i vedlegg I, anse at samsvarssertifikater ikke lenger er gyldige med hensyn til artikkel 7 nr. 1 i direktiv 70/156/EØF, og skal med begrunnelse i utslipp eller drivstofforbruk forby registrering, salg eller ibruktaking av slike kjøretøyer. Når det gjelder prøvingen av eksosutslipp, skal grenseverdiene som får anvendelse på kjøretøyer konstruert for å oppfylle særlige samfunnsmessige behov, være de samme som for kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> klasse III.

4. Med virkning fra 1. september 2014, og fra 1. september 2015 når det gjelder kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> klasse II og III og i gruppe N<sub>2</sub>, skal de nasjonale myndighetene med begrunnelse i kjøretøyers utslipp eller drivstofforbruk nekte å gi en EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for nye kjøretøytyper som ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og særlig med Euro 6-grenseverdiene i tabell 2 i vedlegg I.

5. Med virkning fra 1. september 2015, og fra 1. september 2016 når det gjelder kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub> klasse II og III og i gruppe N<sub>2</sub>, skal nasjonale myndigheter i tilfeller der nye kjøretøyer ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og særlig med Euro 6-grenseverdiene i tabell 2 i vedlegg I, anse at samsvarssertifikater ikke lenger er gyldige med hensyn til artikkel 7 nr. 1 i direktiv 70/156/EØF, og skal med begrunnelse i utslipp eller drivstofforbruk forby registrering, salg eller ibruktaking av slike kjøretøyer.

*Artikkel 11***Typegodkjenning av reservedeler**

1. Når det gjelder nye forurensningsreducerende reserveinnretninger som er beregnet på å monteres i kjøretøyer som er godkjent i henhold til denne forordning, skal nasjonale myndigheter forby salg eller montering av slike på et kjøretøy dersom de ikke er av en type som det er gitt typegodkjenning for i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

2. Nasjonale myndigheter kan fortsatt innvilge utvidelse av EF-typegodkjenninger for forurensningsreducerende reserveinnretninger som er beregnet på å følge standarder som gjaldt forut for denne forordning, i henhold til de vilkår som opprinnelig gjaldt. Nasjonale myndigheter skal forby salg eller montering på et kjøretøy av slike forurensningsreducerende reserveinnretninger med mindre de er av en type som det er gitt en relevant typegodkjenning for.

3. Forurensningsreducerende reserveinnretninger som er beregnet på å monteres i kjøretøyer som er typegodkjent før vedtakelsen av krav til typegodkjenning av deler, er unntatt fra kravene i nr. 1 og 2.



*Artikkel 12***Økonomiske stimulerings tiltak**

1. Medlemsstatene kan fastsette økonomiske stimulerings tiltak som får anvendelse på kjøretøyer i serieproduksjon, og som er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Disse stimulerings tiltakene skal gjelde for alle nye kjøretøyer som tilbys for salg på markedet i en medlemsstat, og som minst overholder utslippsgrenseverdiene i tabell 1 i vedlegg I forut for tidspunktene i artikkel 10 nr. 3, og skal opphøre på de nevnte tidspunktene.

Økonomiske stimulerings tiltak som får anvendelse utelukkende på kjøretøyer som overholder utslippsgrenseverdiene i tabell 2 i vedlegg I, kan innføres for nye kjøretøyer som tilbys for salg på markedet i en medlemsstat, fra tidspunktene i artikkel 10 nr. 3 og forut for tidspunktene i artikkel 10 nr. 5, og skal opphøre på tidspunktene fastsatt i artikkel 10 nr. 5.

2. Medlemsstatene kan treffe økonomiske stimulerings tiltak i forbindelse med ettermontering i kjøretøyer som er i bruk samt vraking av kjøretøyer som ikke oppfyller kravene.

3. For hver type kjøretøy skal de økonomiske stimulerings tiltakene omhandlet i nr. 1 og 2 ikke overstige tilleggs kostnaden for de tekniske innretningene som innføres for å sikre overholdelse av utslippsgrensene angitt i vedlegg I, herunder kostnaden ved montering i kjøretøyet.

4. Kommisjonen skal underrettes i tilstrekkelig tid på forhånd om planer om å innføre eller endre de økonomiske stimulerings tiltakene omhandlet i nr. 1 og 2.

*Artikkel 13***Sanksjoner**

1. Medlemsstatene skal fastsette bestemmelser om sanksjoner som får anvendelse på produsenters overtredelse av bestemmelsene i denne forordning, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å påse at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om slike bestemmelser innen 2. januar 2009 og umiddelbart underrette Kommisjonen om alle senere endringer av dem.

2. De typer av overtredelser som gir grunn for sanksjoner, skal omfatte

- a) framlegging av falske erklæringer under framgangsmåten for godkjenning eller under framgangsmåter som fører til en tilbakekalling,
- b) forfalskning av prøvingsresultater for typegodkjenning eller samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk,
- c) tilbakeholding av opplysninger eller tekniske spesifikasjoner som vil kunne føre til tilbakekalling eller tilbaketrekking av typegodkjenning,

d) bruk av manipulasjonsinnretninger

og

e) nekting av tilgang til opplysninger.

## KAPITTEL V

**SLUTTBESTEMMELSER***Artikkel 14***Omdefinering av spesifikasjoner**

1. Kommisjonen skal vurdere å inkludere metanutslipp i beregningen av karbondioksidutslipp. Om nødvendig skal Kommisjonen legge fram forslag for Europaparlamentet og Rådet med tiltak som innebærer redegjørelse for eller begrensning av metanutslipp.

2. Etter avslutningen av partikkelmålingsprogrammet (PMP) til De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa, utført i regi av verdensforumet for harmonisering av forskrifter for kjøretøyer, og senest ved ikrafttredelsen av Euro 6, skal Kommisjonen treffe følgende tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning eller å utfylle den, uten at det eksisterende ambisjonsnivået senkes med hensyn til miljøet:

- a) endring av denne forordning etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 15 nr. 3 med henblikk på justering av de partikkelmassebaserte grenseverdiene i vedlegg I til denne forordning og innføring av partikkelantallbaserte grenseverdier i nevnte vedlegg, slik at disse i store trekk samsvarer med massegrenseverdiene for bensin og diesel,
- b) vedtakelse av en revidert målingsmetode for partikler og en partikkelantallbasert grenseverdi, etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 15 nr. 3.

3. Kommisjonen skal løpende vurdere de metoder, prøvinger og krav som omhandles i artikkel 5 nr. 3, samt de prøvingscykluser som benyttes til å måle utslipp. Dersom Kommisjonen finner at disse ikke lenger er fyllestgjørende eller ikke lenger gir uttrykk for virkelige utslipp, skal de tilpasses slik at de i tilstrekkelig grad gir uttrykk for de utslipp som blir generert av virkelig kjøring på vei. De tiltak som er nødvendige for å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning ved å utfylle den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 15 nr. 3.

4. Kommisjonen skal løpende vurdere forurensende stoffer som omfattes av kravene og prøvingene omhandlet i artikkel 5 nr. 3. Dersom Kommisjonen konkluderer med at det er hensiktsmessig å regulere utslippene av andre forurensende stoffer, skal den legge fram forslag for Europaparlamentet og Rådet om å endre denne forordning tilsvarende.

5. Kommissjonen skal vurdere utslippsgrensene fastsatt i tabell 4 i vedlegg I for karbonmonoksid og hydrokarboner fra eksosutslipp etter en kaldstartprøving og skal, dersom dette er hensiktsmessig, legge fram forslag for Europaparlamentet og Rådet med sikte på å stramme inn utslippsgrensene.

6. De relevante vedleggene til direktiv 2005/55/EF skal endres etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 15 nr. 3, slik at de inneholder krav til typegodkjenning av alle kjøretøyer som omfattes av virkeområdet for nevnte direktiv.

#### Artikkel 15

##### Komitéframgangsmåte

1. Kommissjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

#### Artikkel 16

##### Endringer av direktiv 70/156/EØF og 2005/55/EF

1. Direktiv 70/156/EØF endres i samsvar med vedlegg II til denne forordning.

2. I direktiv 2005/55/EF gjøres følgende endringer:

- a) Direktivets tittel skal lyde:

«Europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/55/EF av 28. september 2005 om typegodkjenning av tunge nyttekjøretøyer og motorer med hensyn til utslipp (Euro IV og V)».

- b) Artikkel 1 skal lyde:

#### «Artikkel 1

I dette direktiv menes med:

- a) «kjøretøy» enhver motorvogn som definert i artikkel 2 i direktiv 70/156/EØF med en referansemasse på over 2 610 kg,
- b) «motor» framdriftskilden i et kjøretøy, som det kan gis typegodkjenning for som en separat teknisk enhet, som definert i artikkel 2 i direktiv 70/156/EØF,

- c) «mer miljøvennlig kjøretøy (MMK)» et kjøretøy drevet fram av en motor som overholder de tillatte utslippsgrenseverdiene i rad C i tabellene i avsnitt 6.2.1 i vedlegg I.»

- c) Avsnitt 1 i vedlegg I skal lyde:

«1. Dette direktiv får anvendelse på kontroll av gassformige og partikkelholdige forurensende stoffer, praktisk levetid for forurensningsreducerende innretninger, samsvarskontroll av kjøretøyer/motorer i bruk og egendiagnosesystemer (OBD-systemer) for alle motorvogner og for motorer som angitt i artikkel 1, med unntak av kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og M<sub>2</sub> som det er gitt typegodkjenning for i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007(\*)».

(\*) EUT L 171 av 29.06.2007, s. 1.»

#### Artikkel 17

##### Oppheving

1. Følgende direktiver oppheves med virkning fra 2. januar 2013:

- Direktiv 70/220/EØF,
- direktiv 72/306/EØF,
- direktiv 74/290/EØF,
- direktiv 77/102/EØF,
- direktiv 78/665/EØF,
- direktiv 80/1268/EØF,
- direktiv 83/351/EØF,
- direktiv 88/76/EØF,
- direktiv 88/436/EØF,
- direktiv 89/458/EØF,
- direktiv 91/441/EØF,
- direktiv 93/59/EØF,
- direktiv 93/116/EF,
- direktiv 94/12/EF,
- direktiv 96/44/EF,
- direktiv 96/69/EF,
- direktiv 98/69/EF,
- direktiv 98/77/EF,

- direktiv 1999/100/EF,
- direktiv 1999/102/EF,
- direktiv 2001/1/EF,
- direktiv 2001/100/EF,
- direktiv 2002/80/EF,
- direktiv 2003/76/EF,
- direktiv 2004/3/EF.

2. Vedlegg II og V til kommisjonsdirektiv 89/491/EØF av 17. juli 1989 om tilpasning til den tekniske utvikling av rådsdirektiv 70/157/EØF, 70/220/EØF, 72/245/EØF, 72/306/EØF, 80/1268/EØF og 80/1269/EØF på området motorvogner<sup>(1)</sup> oppheves med virkning fra 2. januar 2013.

3. Henvisninger til de opphevede direktivene skal forstås som henvisninger til denne forordning.

4. Medlemsstatene skal oppheve gjennomføringslovgivning de har vedtatt i henhold til direktivene omhandlet i nr. 1 med virkning fra 2. januar 2013.

*Artikkel 18*

**Ikrafttredelse**

1. Denne forordning trer i kraft den tredje dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

2. Denne forordning får anvendelse fra 3. januar 2009, med unntak av artikkel 10 nr. 1 og artikkel 12, som får anvendelse fra 2. juli 2007.

3. Endringene eller gjennomføringstiltakene omhandlet i artikkel 5 nr. 3 og artikkel 14 nr. 6 skal vedtas innen 2. juli 2008.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 20. juni 2007.

*For Europaparlamentet*

H.-G. PÖTTERING

*President*

*For Rådet*

G. GLOSER

*Formann*

---

<sup>(1)</sup> EFT L 238 av 15.8.1989, s. 43.

VEDELEGG I  
UTSLIPPSGRENSENER

Tabell 1  
Utslippsgrenser for Euro 5

Gruppe	Klasse	Referansemasse (RM) (kg)	Grenseverdier													
			Masse – karbonmonoksid (CO)		Masse – hydrokarboner samlet (THC)		Masse – ikke metanolholdige hydrokarboner (NMHC)		Masse – nitrogenoksider (NO <sub>x</sub> )		Kombinert masse – samlede hydrokarboner og nitrogenoksider (THC + NO <sub>x</sub> )		Masse – partikler (PM)		Antall partikler (P)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M	—	All	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0	5,0		
N <sub>2</sub>	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		
			2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		

Forklaring: PI = Elektrisk tenning, CI = kompresjonstenning

(1) Det skal defineres en numerisk standard så snart som mulig og senest ved ikrafttreddelsen av Euro 6.

(2) Standarder for partikkelmasse ved elektrisk tenning får bare anvendelse på kjøretøyer med motorer med direkte innsprøyting.

Tabell 2  
Utslippsgrenser for Euro 6

Gruppe:	Klasse	Referansemasse (RM) (kg)	Grenseverdier														
			Masse – karbonmonoksid (CO)		Masse – hydrokarboner samlet (THC)		Masse – ikke metanholdige hydrokarboner (NMHC)		Masse – nitrogenoksider (NO <sub>x</sub> )		Kombinert masse – samlede hydrokarboner og nitrogenoksider (THC + NO <sub>x</sub> )		Masse – partikler (PM)		Antall partikler (P)		
			L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>5</sub> (mg/km)	L <sub>6</sub> (#/km)	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M	—	All	1 000	500	100	—	68	80	—	170	5,0	5,0	—	—	—	—	—
			1 000	500	100	—	68	80	—	170	5,0	5,0	—	—	—	—	—
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1 305	1 810	630	130	—	90	105	—	195	5,0	5,0	—	—	—	—	—
		1 305 < RM ≤ 1 760	2 270	740	160	—	108	125	—	215	5,0	5,0	—	—	—	—	—
N <sub>2</sub>	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	125	—	215	5,0	5,0	—	—	—	—	—
			2 270	740	160	—	108	125	—	215	5,0	5,0	—	—	—	—	—

Betydning: PI = Elektrisk tenning, CI = kompresjonstenning

(<sup>1</sup>) Det skal defineres en numerisk standard for dette trinnet.

(<sup>2</sup>) Standarder for partikkelmasse ved elektrisk tenning får bare anvendelse på kjøretøyer med motorer med direkte innsprøyting.



Tabell 3

**Utslippsgrenser for fordampingsutslippsprøving**

Masse – fordampingsutslipp (g/prøving)
2,0

Tabell 4

**Utslippsgrense for karbonmonoksid og hydrokarboner i eksosutslipp etter en kaldstartsprøving**

Prøvingstemperatur 266 K (-7 °C)			
Kjøretøygruppe	Klasse	Masse – karbonmonoksid (CO) (L <sub>1</sub> (g/km))	Masse – hydrokarboner (HC) (L <sub>2</sub> (g/km))
M	—	15	1,8
N <sub>1</sub>	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N <sub>2</sub>		30	3,2

## VEDLEGG II

## Endringer av direktiv 70/156/EØF

I direktiv 70/156/EØF gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 2 tilføyes følgende setning etter siste strekpunkt:

«Dersom det i dette direktiv vises til et særdirektiv eller en forordning, skal henvisningen også omfatte deres respektive gjennomføringsbestemmelser.»

2. Ordene «eller forordning»/«eller forordningen» tilføyes etter ordet «særdirektiv»/«særdirektivet» i følgende bestemmelser:

Artikkel 2 første strekpunkt; artikkel 2 niende strekpunkt; artikkel 2 tiende strekpunkt; artikkel 2 fjortende strekpunkt; artikkel 3 nr. 1; artikkel 3 nr. 4; artikkel 4 nr. 1 bokstav c); artikkel 4 nr. 1 bokstav d); artikkel 5 nr. 5; artikkel 6 nr. 3; artikkel 7 nr. 2; artikkel 13 nr. 4; artikkel 13 nr. 5; vedlegg I første ledd; vedlegg III del III; vedlegg IV del II nr. 1; vedlegg V avsnitt 1 bokstav a); vedlegg V avsnitt 1 bokstav b); vedlegg V avsnitt 1 bokstav c); vedlegg VI side 2 i EFs kjøretøytypegodkjenningssertifikat; vedlegg VII nr. 1 avsnitt 4; vedlegg VII fotnote 1; vedlegg X avsnitt 2.1; vedlegg X avsnitt 3.3; vedlegg XI tillegg 4, forklaring på bokstavene: X; vedlegg XII, avsnitt B nr. 2; vedlegg XIV avsnitt 2 bokstav a); vedlegg XIV avsnitt 2 bokstav c); vedlegg XIV avsnitt 2 bokstav d).

3. Ordene «eller forordninger»/«eller forordningene» tilføyes etter ordene «sædirektiver»/«særdirektivene» i følgende bestemmelser:

Artikkel 2 åttende strekpunkt; artikkel 3 nr. 1; artikkel 3 nr. 2; artikkel 4 nr. 1 bokstav a) første og annet strekpunkt; artikkel 4 nr. 1 bokstav b); artikkel 4 nr. 3; artikkel 5 nr. 4 tredje ledd; artikkel 5 nr. 6; artikkel 8 nr. 2; artikkel 8 nr. 2 bokstav c); artikkel 9 nr. 2; artikkel 10 nr. 2; artikkel 11 nr. 1; artikkel 13 nr. 2; artikkel 14 nr. 1 i); liste over vedlegg: tittelen i vedlegg XIII; vedlegg I første ledd; vedlegg IV del I første og andre linje; vedlegg IV del II fotnote 1 til tabellen; vedlegg V avsnitt 1 bokstav b); vedlegg V avsnitt 3; vedlegg V avsnitt 3 bokstav a); vedlegg V avsnitt 3 bokstav b); vedlegg VI, nr. 1 og 2; vedlegg VI, side 2 i EFs kjøretøytypegodkjenningssertifikat; vedlegg X avsnitt 2.2; vedlegg X avsnitt 2.3.5; vedlegg X avsnitt 3.5; vedlegg XII tittelen; vedlegg XIV avsnitt 1.1; vedlegg XIV avsnitt 2 bokstav c).

4. Ordene «eller forordning»/«eller forordningen» tilføyes etter ordene «direktiv»/«direktivet» i følgende bestemmelser:

Artikkel 5 nr. 3 tredje ledd; vedlegg IV del I fotnote X til tabellen; vedlegg VI side 2 i EFs kjøretøytypegodkjenningssertifikat, overskriften i tabellene; vedlegg VII nr. 1 avsnitt 2; vedlegg VII nr. 1 avsnitt 3; vedlegg VII nr. 1 avsnitt 4; vedlegg VIII avsnitt 1, 2, 2.1, 2.2 og 3; vedlegg IX side 2 for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub> nr. 45, 46.1 og 46.2; vedlegg IX side 2 for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer i gruppe M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> nr. 45 og 46.1; vedlegg IX side 2 for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub> nr. 45 og 46.1; vedlegg IX side 2 for delvis oppbygde kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub> nr. 45 og 46.1; vedlegg IX side 2 for delvis oppbygde kjøretøyer i gruppe M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub> nr. 45 og 46.1; vedlegg IX, side 2 for delvis oppbygde kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub> nr. 45 og 46.1; vedlegg X fotnote 2; vedlegg X avsnitt 1.2.2; vedlegg XI tillegg 4, forklaring på bokstavene: A/N; vedlegg XV, overskriften på tabellen.

Ordene «eller forordninger»/«eller forordningene» tilføyes etter ordene «direktiver»/«direktivene» i følgende bestemmelser:

Vedlegg IX side 2 for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub>; vedlegg IX side 2 for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer i gruppe M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>; vedlegg IX side 2 for ferdigoppbygde eller etappevis ferdigoppbygde kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>; vedlegg IX side 2 for delvis oppbygde kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub>; vedlegg IX, side 2 for delvis oppbygde kjøretøyer i gruppe M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>; vedlegg IX, side 2 for delvis oppbygde kjøretøyer i gruppe N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>; vedlegg XV.

5. I artikkel 8 nr. 2 bokstav c) tilføyes ordene «eller forordning(er)» etter ordet «særdirektiv(er)».

6. I vedlegg IV del I skal overskriften i tabellen og nr. 2 lyde:

«Emne»	Direktiv/ forordning	Henvisning til EFT/EUT	Anvendelse											
			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>		
2. Utslipp/ tilgang til opplysninger	.../.../EF  (EF) nr. .../...	L ... av ..., s. ...	X <sup>(10)</sup>	X <sup>(10)</sup>		X <sup>(10)</sup>	X <sup>(10)</sup>							

<sup>(10)</sup> For kjøretøyer med en referansemasse på høyst 2 610 kg. Kan på anmodning fra produsenten anvendes på kjøretøyer med en referansemasse på høyst 2 840 kg.»

7. I vedlegg IV del I utgår nr. 11 og 39.
8. I vedlegg VII nr. 4 tilføyes ordene «eller en forordning» etter ordene «for et direktiv».
9. I vedlegg VII nr. 5 tilføyes ordene «eller den siste forordningen» etter ordene «det siste direktivet».
10. I vedlegg XI tillegg 1 skal overskriften i tabellen og nr. 2 lyde:

«Punkt	Emne	Direktiv/forordning nr.	$M_1 \leq 2500$ ( <sup>1</sup> ) kg	$M_1 > 2500$ ( <sup>1</sup> ) kg	$M_2$	$M_3$
2	Utslipp/tilgang til opplysninger	.../.../EF  (EF) nr. .../...	Q	G + Q	G + Q»	

11. I vedlegg XI tillegg 1 utgår nr. 11 og 39.
12. I vedlegg XI tillegg 2 skal overskriften i tabellen og nr. 2 lyde:

«Punkt	Emne	Direktiv/forordning nr.	$M_1$	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
2	Utslipp/tilgang til opplysninger	.../.../EF  (EF) nr. .../...	A	A		A	A»					

13. I vedlegg XI tillegg 2 utgår nr. 11 og 39.
14. I vedlegg XI tillegg 3 skal overskriften i tabellen og nr. 2 lyde:

«Punkt	Emne	Direktiv/forordning	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
2	Utslipp/tilgang til opplysninger	.../.../EF  (EF) nr. .../...	Q		Q	Q»					

15. I vedlegg XI tillegg 3 utgår nr. 11.
16. I vedlegg XI tillegg 4 skal overskriften i tabellen og nr. 2 lyde:

«Post	Emne	Direktiv/forordning nr.	Mobil kran i gruppe N
2	Utslipp/tilgang til opplysninger	.../.../EF  (EF) nr. .../...	N/A»

17. I vedlegg XI tillegg 4 utgår nr. 11.