

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 595/2009

2016/EØS/47/02

av 18. juni 2009

om typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI), om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF, og om oppheving av direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽²⁾ 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 er det innført en omfattende typegodkjenningsrutine for motorvogner i Fellesskapet. 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 med hensyn til miljøvern.

2) Denne forordning er en ny særforordning i forbindelse med den framgangsmåten for typegodkjenning i Fellesskapet som ble innført ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv)⁽³⁾. Vedlegg IV, VI og XI til nevnte direktiv bør derfor endres.

3) Etter anmodning fra Europaparlamentet er det innført en ny regelverksmodell for Fellesskapets kjøretøyregelverk. Denne forordning bør derfor fastsette bare grunnleggende bestemmelser om utslipp fra kjøretøyer, mens de tekniske spesifikasjonene bør fastsettes ved gjennomføringstiltak vedtatt etter komitéframgangsmåter.

4) Fellesskapets sjettemiljøhandlingsprogram, vedtatt ved europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1600/2002/EF av 22. juli 2002⁽⁴⁾, fastslår behovet for å redusere forurensningen til nivåer som har minst mulig skadelige virkninger for menneskers helse, idet det særlig tas hensyn til sårbare befolkningsgrupper og miljøet som helhet. I Fellesskapets regelverk er det fastsatt hensiktsmessige standarder for luftkvalitet og vern av menneskers helse, særlig når det gjelder følsomme personer, samt for nasjonale utslippstak. Etter sin melding av 4. mai 2001, som etablerte CAFE-programmet («Clean Air For Europe»), vedtok Kommisjonen 21. september 2005 en ny melding om en tematisk strategi for luftforurensning («Thematic strategy for air pollution»). En av konklusjonene i denne tematiske strategien er at

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 41/2012 av 30. mars 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 43 av 2.8.2012, s. 22.

⁽¹⁾ EUT C 211 av 19.8.2008, s. 12.

⁽²⁾ Europaparlamentsuttalelse av 16. desember 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 8. juni 2009.

⁽³⁾ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 242 av 10.9.2002, s. 1.

- ytterligere reduksjoner i utslipp fra transportsektoren (luft-, sjø- og landtransport), fra husholdningene og fra energi-, landbruks- og industrisektoren er nødvendige for å nå 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 blant tiltakene som er utformet for å redusere de faktiske utslippene fra kjøretøyer i bruk av luftforurensende stoffer som forurensende partikler og ozondannende stoffer som nitrogenoksider (NO_x) og hydrokarboner.
- 5) For å nå EUs mål for luftkvalitet kreves kontinuerlig innsats for å redusere utslipp fra kjøretøyer. Av den grunn bør bransjen gis klar informasjon om framtidige utslippsgrenseverdier, og den bør gis en tilstrekkelig frist til å oppfylle disse og til å utvikle nødvendig teknologi.
 - 6) Det er særlig nødvendig med en betydelig reduksjon i NO_x-utslipp fra tunge kjøretøyer for å bedre luftkvaliteten og overholde grenseverdiene for forurensning og nasjonale utslippstak. Ved å fastsette grenseverdier for NO_x-utslipp på et tidlig tidspunkt bør det oppnås langsiktig planleggingssikkerhet for kjøretøyprodusenter i hele Den europeiske union.
 - 7) Når det fastsettes utslippsstandarder, er det viktig å ta hensyn til følgene for konkurransevnen i markedene og for produsentene, de direkte og indirekte kostnader som pålegges foretakene, og fordelene som oppnås når det gjelder å stimulere til nyskaping, forbedre luftkvaliteten, redusere helseutgiftene og øke forventet levealder.
 - 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 markeds 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 nødvendig å fastsette tekniske spesifikasjoner som produsentene skal følge når det gjelder framlegging av opplysninger på deres nettsteder, sammen med målrettede tiltak for å sikre rimelig tilgang for små og mellomstore bedrifter (SMB).
 - 9) Senest 7. august 2013 bør Kommisjonen gjennomgå virkningen av ordningen med ubegrenset tilgang til 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 det reviderte rammedirektivet om typegodkjenning. Dersom bestemmelsene som vedrører tilgang til slike opplysninger, blir konsolidert på denne måten, bør de tilsvarende bestemmelsene i denne forordning oppheves, så lenge eksisterende rettigheter vedrørende tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold blir opprettholdt.
 - 10) Kommisjonen bør oppmuntre til utvikling av et internasjonalt standardformat for ubegrenset og standardisert tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, for eksempel gjennom arbeidet til Den europeiske standardiseringsorganisasjon (CEN).
 - 11) Det er avgjørende at det etableres en felles europeisk standard for formatet for opplysninger om OBD-systemet og om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer. Fram til en slik standard er vedtatt, bør opplysninger om OBD-systemet og om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer som gjelder tunge kjøretøyer, framlegges på en lett tilgjengelig måte og i et format som sikrer tilgang uten forskjellsbehandling. Opplysningene bør gjøres tilgjengelige på produsentenes nettsteder, eller dersom dette ikke er praktisk gjennomførbart på grunn av opplysningenes art, i et annet hensiktsmessig format.
 - 12) Kommisjonen bør løpende vurdere utslipp som det ennå ikke er fastsatt regler for, og som oppstår som følge av mer omfattende bruk av nye drivstoffsammensetninger, ny motorteknologi og nye utslippskontrollsystemer. Om nødvendig bør Kommisjonen også framlegge forslag for Europaparlamentet og Rådet med sikte på å fastsette regler for slike utslipp.
 - 13) Det bør oppmuntres til å innføre kjøretøyer som bruker alternative drivstoffer som kan gi lave utslipp av NO_x og partikler. Det bør derfor innføres grenseverdier for hydrokarboner, ikke-metanholdige hydrokarboner og metan.
 - 14) For å sikre at utslipp av ultrafine forurensende partikler (PM 0,1 µm og mindre) blir kontrollert, bør Kommisjonen gis mulighet til å vedta en antallbasert metode for utslipp av forurensende partikler, i tillegg til den massebaserte metoden som nå benyttes. Den antallbaserte metoden for utslipp av partikler bør baseres på resultatene av partikkelmålingsprogrammet (PMP) til De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (UN-ECE) og være i samsvar med eksisterende ambisiøse miljømål.
 - 15) For at disse miljømålene skal kunne nås, bør det angis at grenseverdiene for partikkelantall sannsynligvis vil gjenspeile de høyeste prestasjonsnivåene som for øyeblikket kan nås med partikkelfiltre ved hjelp av den beste tilgjengelige teknologien.

- 16) Kommissjonen bør vedta verdensomspennende harmoniserte kjøresykluser i den prøvingsmetoden som danner grunnlaget for utslippsreglene ved EF-typegodkjenning. Bruk av bærbare utslippsmålesystemer for å kontrollere faktiske utslipp fra kjøretøyer i bruk og innføring av framgangsmåter for å kontrollere utslipp utenom syklusene bør også tas i betraktning.
- 17) Ettermontering av dieselpartikkelfiltre på tunge kjøretøyer kan føre til høyere utslipp av nitrogendioksid (NO₂). Som ledd i den tematiske strategien for luftforurensning, bør Kommissjonen derfor lage et utkast til forslag til regelverk for å harmonisere nasjonal lovgivning om ettermontering, og sikre at det omfatter miljøforhold.
- 18) OBD-systemer er viktige ved kontroll av utslipp når kjøretøyet er i bruk. Ettersom det er viktig at de virkelige utslippene kontrolleres, bør Kommissjonen løpende vurdere kravene til slike systemer og toleransetersklene for overvåkingsfeil.
- 19) For at det skal være mulig å overvåke hvor mye denne sektoren som helhet bidrar til det globale utslippet av klimagasser, bør Kommissjonen innføre måling av drivstofforbruk og karbondioksidutslipp (CO₂) fra tunge kjøretøyer.
- 20) For å fremme markedet for rene og energieffektive kjøretøyer bør Kommissjonen undersøke gjennomførbarheten og utviklingen av en definisjon og en metode for beregning av energiforbruk og CO₂-utslipp for hele kjøretøyer og ikke bare for motorer, uten at dette skal berøre bruken av virtuell og faktisk prøving. En slik definisjon og metode bør også omfatte alternative kraftoverføringssystemer (f.eks. hybridkjøretøyer) og virkningene av forbedringer på kjøretøylene, for eksempel aerodynamiske egenskaper, vekt, belastningskapasitet og rullemotstand. Dersom det kan utarbeides en egnet metode for framlegging og sammenligning, skal det drivstofforbruket og de CO₂-utslippene som framkommer, gjøres offentlig tilgjengelige for de forskjellige kjøretøytypene.
- 21) For å få bedre kontroll med faktiske utslipp fra kjøretøyer i bruk, herunder utslipp utenom syklusene, og for å forenkle samsvarprosessen etter at kjøretøylene er tatt i bruk, bør det innenfor en passende frist vedtas en prøvingsmetode og prestasjonskrav basert på bruk av bærbare utslippsmålesystemer.
- 22) Med sikte på å oppfylle EUs mål for luftkvalitet bør Kommissjonen innføre harmoniserte bestemmelser for å sikre at utslipp utenom syklus fra tunge kjøretøyer og deres motorer kontrolleres hensiktsmessig over et bredt spekter av driftsforhold for motoren og omgivelsene.
- 23) Det er et grunnleggende krav for å overholde de fastsatte standardene for utslipp av forurensende stoffer at etterbehandlingssystemet fungerer riktig, særlig når det gjelder NO_x. I forbindelse med dette bør det innføres tiltak som sikrer riktig drift av systemer som er avhengig av bruk av en reagens.
- 24) Medlemsstatene kan ved hjelp av økonomiske stimulerings tiltak framskynde markedsføringen av kjøretøyer som oppfyller kravene som vedtas på fellesskapsplan. Denne forordning bør ikke påvirke medlemsstatenes rett til å la utslipp omfattes av metoden for beregning av kjøretøyavgifter.
- 25) Dersom medlemsstatene utarbeider tiltak for å sikre ettermontering på eksisterende tunge kjøretøyer, skal slike tiltak bygge på Euro VI-standardene.
- 26) Medlemsstatene bør fastsette regler om sanksjoner ved overtrjedelse av bestemmelsene i denne forordning og sikre at de håndheves. Disse sanksjonene bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
- 27) Kravene til motorvogners motoreffekt i rådsdirektiv 80/1269/EØF av 16. desember 1980 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om motorvogners motoreffekt⁽¹⁾ bør innføres i denne forordning og i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogn med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer⁽²⁾. Forordning (EF) nr. 715/2007 bør derfor endres, og direktiv 80/1269/EØF bør oppheves.
- 28) Med sikte på å forenkle Fellesskapets regelverk bør det eksisterende regelverket for utslipp fra tunge kjøretøyer, det vil si direktiv 2005/55/EF⁽³⁾ og kommisjonsdirektiv 2005/78/EF⁽⁴⁾, erstattes med en forordning. Bruk av en forordning bør sikre at de detaljerte tekniske bestemmelsene kommer direkte til anvendelse på produsenter, godkjenningsmyndigheter og tekniske tjenester, og at de kan ajourføres på en rask og effektiv måte. Direktiv 2005/55/EF og 2005/78/EF bør derfor oppheves, og forordning (EF) nr. 715/2007 bør endres.

(1) EFT L 375 av 31.12.1980, s. 46.

(2) EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1.

(3) 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 (EUT L 275 av 20.10.2005, s. 1).

(4) Kommisjonsdirektiv 2005/78/EF av 14. november 2005 om gjennomføring av direktiv 2005/55/EF og om endring av vedlegg I, II, III, IV og VI til nevnte direktiv (EUT L 313 av 29.11.2005, s. 1).

29) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av 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 gitt Kommisjonen⁽¹⁾.

30) Særlig bør Kommisjonen gis myndighet til å innføre partikkelantallbaserte grenseverdier i vedlegg I, til eventuelt å angi verdien for tillatte nivåer av NO₂-delen i grenseverdien for NO_x, til å innføre særlige metoder, prøvinger og krav til typegodkjenning samt en metode for måling av partikkelantall og til å treffe tiltak vedrørende utslipp utenom syklusene, bruk av bærbare utslippsmålingssystemer, tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer og prøvingscykluser som benyttes til å måle utslipp. Siden disse tiltakene har allmenn gyldighet og er beregnet på å endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning ved å supplere den med nye, ikke-grunnleggende deler, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EØF.

31) Ettersom målet 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 dette målet —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

Denne forordning fastsetter felles tekniske krav til typegodkjenning av motorvogner, motorer og reservedeler med hensyn til utslipp fra disse.

Denne forordning fastsetter også regler for samsvarskontroll av kjøretøyer og motorer i bruk, forurensningsreducerende innretningers holdbarhet, egegnosystemer (OBD-systemer), måling av drivstofforbruk og CO₂-utslipp, tilgang til opplysninger om OBD-systemet og om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer.

Artikkel 2

Virkeområde

Denne forordning får anvendelse på motorvogner i gruppe M₁, M₂, N₁ og N₂ som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF med en referansemasse på mer enn 2 610 kg, og på alle motorvogner i gruppe M₃ og N₃ som definert i nevnte vedlegg.

Denne forordning berører ikke artikkel 2 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007.

På anmodning fra produsenten utvides typegodkjenningen for et etappevis ferdigoppbygd kjøretøy gitt i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak til det delvis oppbygde kjøretøyet med en referansemasse på høyst 2610 kg. Typegodkjenninger utvides dersom produsenten kan dokumentere at alle karosserikombinasjoner som forventes å bli bygd på det delvis oppbygde kjøretøyet, øker kjøretøyet referansemasse til over 2610 kg.

På anmodning fra produsenten skal typegodkjenning av et kjøretøy gitt i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, utvides til dets varianter og versjoner med en referansemasse på over 2380 kg, forutsatt at det også oppfyller kravene som gjelder måling av klimagassutslipp og drivstofforbruk fastsatt i forordning (EF) nr. 715/2007 og dens gjennomføringstiltak.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordning menes med:

1. «motor» framdriftskilden i et kjøretøy, som kan gis typegodkjenning som separat teknisk enhet i henhold til artikkel 3 nr. 25 i direktiv 2007/46/EF,
2. «forurensende gasser» eksosutslipp av karbonmonoksid, NO_x, uttrykt som NO₂-ekvivalenter, samt hydrokarboner,
3. «forurensende partikler» bestanddeler av eksos som er fjernet fra den uttynnete eksosen ved en høyeste temperatur på 325 K (52 °C) ved hjelp av de filtrene som er beskrevet i prøvingsmetoden for å kontrollere gjennomsnittlige eksosutslipp,
4. «eksosutslipp» utslipp av forurensende gasser og partikler,
5. «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,

⁽¹⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

6. «forurensningsreducerende innretning» de delene av et kjøretøy som kontrollerer og/eller reduserer eksosutslipp,
 7. «egendiagnosesystem» eller «OBD-system» et system på et kjøretøy eller koblet til en motor som er i stand til å oppdage funksjonssvikt og eventuelt angi forekomst av slike ved hjelp av et varselsystem, eller til å fastslå det sannsynlige stedet for funksjonssvikt ved hjelp av opplysninger som er lagret i et dataminne, og til å sende disse opplysningene ut fra kjøretøyet,
 8. «alternativ kontrollstrategi» en utslippskontrollstrategi som reduserer utslippskontrollens effektivitet under driftsforhold for omgivelsene og motoren som forekommer ved normal drift av kjøretøyet eller utenom prøvingsmetodene for typegodkjenning,
 9. «forurensningsreducerende originalinnretning» en forurensningsreducerende innretning eller en enhet av slike innretninger som omfattes av typegodkjenningen som er gitt for vedkommende kjøretøy,
 10. «forurensningsreducerende reserveinnretning» en forurensningsreducerende innretning, eller en enhet av slike innretninger, som er ment å erstatte en forurensningsreducerende originalinnretning, og som kan godkjennes som separat teknisk enhet som definert i artikkel 3 nr. 25 i direktiv 2007/46/EF,
 11. «opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer» alle opplysninger som kreves for diagnose, service, kontroll, periodisk kontroll, reparasjon, omprogrammering eller reinitialisering av eller fjerndiagnosestøtte for kjøretøyet, 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 kjøretøyer,
 12. «produsent» den personen eller det organet som er ansvarlig overfor godkjenningsmyndigheten for alle deler av typegodkjennings- eller godkjenningsprosessen og for å sikre produksjonssamsvar. Personen eller organet trenger ikke nødvendigvis å være direkte involvert i alle stadier av oppbyggingen av kjøretøyet, systemet, delen eller den tekniske enheten som skal godkjennes,
 13. «uavhengig operatør» andre foretak enn autoriserte forhandlere og reparatører som er direkte eller indirekte involvert i reparasjon og vedlikehold av motorvogner, 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 kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff,
 14. «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff» et kjøretøy konstruert 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-mineralsk olje,
 15. «referansemasse» massen til kjøretøyet i driftsferdig stand minus en fast masse for føreren på 75 kg og med et fast massetillegg på 100 kg,
 16. «ulovlig inngrep» deaktivering, justering eller modifisering av kjøretøyets utslippskontrollsystem eller framdriftssystem, herunder all programvare eller andre elementer for logisk styring av disse systemene, hvis virkning, tilsiktet eller ikke, er at kjøretøyets utslippsytelse blir dårligere.
- Kommisjonen kan tilpasse definisjonen i første ledd nr. 7 slik at den gjenspeiler den tekniske utviklingen av OBD-systemene. Dette tiltaket, som skal endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 13 nr. 2.

Artikkel 4

Produsentens forpliktelser

1. Produsentene skal dokumentere at alle nye kjøretøyer som selges, registreres eller tas i bruk i Fellesskapet, alle nye motorer som selges eller tas i bruk i Fellesskapet, og alle nye forurensningsreducerende reserveinnretninger som krever typegodkjenning i henhold til artikkel 8 og 9, som selges eller tas i bruk i Fellesskapet, er typegodkjent i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.
2. Produsentene skal sikre at framgangsmåtene for typegodkjenning med hensyn til kontroll av produksjonssamsvar, forurensningsreducerende innretningers holdbarhet og samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk er oppfylt.

De tekniske tiltakene som treffes av produsenten, skal være slik at de sikrer at eksosutslipp, i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, begrenses effektivt gjennom hele kjøretøyets normale levetid og under normale bruksforhold.

For dette formål skal referanseverdiene for kjørelengde og tidsforløp i forbindelse med de holdbarhetsprøvingene for forurensningsreducerende innretninger som blir foretatt for typegodkjenning og samsvarsprøving av kjøretøyer eller motorer i bruk, være som følger:

- a) 160 000 km eller fem år, avhengig av hva som kommer først, for motorer som er montert i kjøretøyer i gruppe M₁, N₁ og M₂,

- b) 300 000 km eller seks år, avhengig av hva som kommer først, for motorer som er montert i kjøretøyer i gruppe N₂, N₃ med største teknisk tillatte masse på høyst 16 tonn og M₃, klasse I, klasse II og klasse A samt klasse B med største teknisk tillatte masse på høyst 7,5 tonn,
- c) 700 000 km eller sju år, avhengig av hva som kommer først, for motorer som er montert i kjøretøyer i gruppe N₃ med største teknisk tillatte masse på over 16 tonn og M₃, klasse III og klasse B med største teknisk tillatte masse på over 7,5 tonn.
3. Kommisjonen skal utarbeide særlige metoder og krav til gjennomføringen av nr. 1 og 2 i denne artikkel. Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning ved å supplere den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll omhandlet i artikkel 13 nr. 2.

Artikkel 5

Krav og prøvinger

1. Produsentene skal sikre samsvar med utslippsgrensene fastsatt i vedlegg I.
2. Produsenten skal utstyre kjøretøyer og motorer slik at de delene som med sannsynlighet påvirker utslipp, blir konstruert, bygd og montert slik at kjøretøyet eller motoren ved normal bruk er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.
3. Bruk av alternative kontrollstrategier som reduserer utslippskontrollutstyrets effektivitet, er forbudt.
4. Kommisjonen skal treffe tiltak for gjennomføringen av denne artikkel, herunder tiltak i forbindelse med følgende:
 - a) eksosutslipp, herunder prøvingscykluser, bruk av bærbare målesystemer for å kontrollere de faktiske utslippene under bruk, kontroll og begrensning av utslipp utenom syklusene, fastsettelse av grenseverdier for partikkelantall samtidig som eksisterende ambisiøse miljøkrav opprettholdes, og utslipp ved tomgangsturtall,
 - b) utslipp av veivhusgasser,
 - c) OBD-systemer og forurensningsreducerende innretningers virkning i bruk,
 - d) forurensningsreducerende innretningers holdbarhet, forurensningsreducerende reserveinnretninger, samsvars-kontroll av kjøretøyer og motorer i bruk, produksjons-samsvar og teknisk kontroll,

- e) CO₂-utslipp og drivstofforbruk,
- f) utvidelse av typegodkjenninger,
- g) prøvingsutstyr,
- h) referansedrivstoffer, for eksempel bensin, diesel, gassformige drivstoffer og biodrivstoffer, for eksempel bioetanol, biodiesel og biogass,
- i) måling av motoreffekt,
- j) forurensningsreducerende innretningers riktige funksjon og regenerering,
- k) særlige bestemmelser for å sikre at NO_x-begrensende tiltak fungerer riktig; slike bestemmelser skal sikre at kjøretøyer ikke kan brukes dersom de NO_x-begrensende tiltakene ikke fungerer, for eksempel på grunn av mangel på en påkrevd reagens, feil resirkulering av eksos (EGR) eller deaktivering av EGR.

Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning, blant annet ved å supplere den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 13 nr. 2.

Artikkel 6

Tilgang til opplysninger

1. Produsentene skal gi uavhengige operatører ubegrenset og standardisert tilgang til opplysninger fra OBD-systemet, diagnoseutstyr og annet utstyr, verktøy, herunder all relevant programvare og opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyet.

Produsentene skal sørge for et standardisert, sikkert anlegg for fjerndiagnose, slik at uavhengige operatører kan utføre arbeid som omfatter tilgang til kjøretøyetets sikkerhetssystem.

Når det gjelder etappevis typegodkjenning, er den produsenten som er ansvarlig for den respektive typegodkjenningen, også ansvarlig for å sende reparasjonsopplysninger for den bestemte etappen til både sluttprodusenten og uavhengige operatører. Sluttprodusenten er ansvarlig for å sende opplysninger om hele kjøretøyet til uavhengige operatører.

Artikkel 6 og 7 i forordning (EF) nr. 715/2007 får tilsvarende anvendelse.

Fram til den relevante standarden er vedtatt, for eksempel gjennom arbeidet til CEN, skal opplysningene om OBD-systemet og om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyet framlegges på en lett tilgjengelig måte uten forskjellsbehandling.

Disse opplysningene skal gjøres tilgjengelige på produsentenes nettsted, eller dersom dette ikke er praktisk gjennomførbart på grunn av opplysningenes art, i et annet hensiktsmessig format.

2. Kommisjonen skal for gjennomføringen av nr. 1 utarbeide og ajourføre de relevante tekniske spesifikasjonene for hvordan opplysninger om OBD-systemer og om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer skal framlegges. Kommisjonen skal ta hensyn til nåværende informasjonsteknologi, forutsigelig utvikling innen kjøretøyteknologi, eksisterende ISO-standarder og muligheten for en verdensomspennende ISO-standard.

Kommisjonen kan treffe andre tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av nr. 1.

Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning, blant annet ved å supplere den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 13 nr. 2.

Artikkel 7

Forpliktelser vedrørende systemer som bruker en selvnedbrytende reagens

1. Produsenter, reparatører og førere av kjøretøyene skal ikke foreta inngrep i systemer som bruker en selvnedbrytende reagens.
2. Førere av kjøretøyer skal sikre at kjøretøyene ikke kjøres uten en selvnedbrytende reagens.

Artikkel 8

Tidsplan for anvendelse av typegodkjenning av kjøretøyer og motorer

1. Med virkning fra 31. desember 2012 skal nasjonale myndigheter med begrunnelse i utslipp nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til nye kjøretøy- eller motortyper som ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Tekniske typegodkjenningssdokumenter tilsvarende utslipps-trinnene før Euro VI kan gis til kjøretøyer og motorer beregnet på eksport til tredjestater, forutsatt at slike sertifikater tydelig angir at de aktuelle kjøretøyene og motorene ikke kan markedsføres i Fellesskapet.

2. Med virkning fra 31. desember 2013 skal nasjonale myndigheter når det gjelder nye kjøretøyer som ikke er i

samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak, anse at samsvarssertifikater ikke lenger er gyldige i henhold til artikkel 26 i direktiv 2007/46/EF, og skal med begrunnelse i utslipp forby registrering, salg og ibruktaking av slike kjøretøyer.

Fra samme dato, og bortsett fra reservemotorer til kjøretøyer i bruk, skal nasjonale myndigheter forby salg eller bruk av nye motorer som ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

3. Uansett nr. 1 og 2 i denne artikkel og med forbehold for ikrafttredelsen av de gjennomføringstiltakene som er nevnt i artikkel 4 nr. 3, artikkel 5 nr. 4 og i artikkel 6 nr. 2 første ledd, og dersom en produsent anmoder om det, kan de nasjonale myndighetene ikke med begrunnelse i utslipp fra kjøretøyer nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til en ny kjøretøy- eller motortype eller forby registrering, salg eller ibruktaking av et nytt kjøretøy og salg eller bruk av nye motorer, dersom det aktuelle kjøretøyet eller de aktuelle motorene er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Artikkel 9

Medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til typegodkjenning av reservedeler

Salg eller montering på et kjøretøy av forurensningsreducerende reserveinnretninger som er beregnet på å monteres i kjøretøyer som er godkjent i henhold til denne forordning og dens gjennomføringstiltak, er forbudt dersom de ikke er av en type som det er gitt typegodkjenning for i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Artikkel 10

Økonomiske stimulerings tiltak

1. Med forbehold for ikrafttredelsen av gjennomføringstiltakene til denne forordning kan medlemsstatene fastsette økonomiske stimulerings tiltak som får anvendelse på motorvogner i serieproduksjon, og som er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

Disse stimulerings tiltakene får anvendelse på alle nye kjøretøyer som bringes i omsetning i den berørte medlemsstaten, og som er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak. De skal imidlertid opphøre å gjelde senest 31. desember 2013.

2. Med forbehold for ikrafttredelsen av gjennomføringstiltakene til denne forordning kan medlemsstatene gi økonomiske stimulerings tiltak til ettermontering for å oppfylle utslippsgrenseverdiene angitt i vedlegg I for kjøretøyer i bruk og til opphogging av kjøretøyer som ikke er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringstiltak.

3. For hver type motorvogn skal de økonomiske stimulerings tiltakene nevnt i nr. 1 og 2 ikke overstige tilleggskostnaden for de tekniske innretningene som brukes for å sikre samsvar med utslippsgrensene angitt i vedlegg I, herunder kostnaden ved montering i kjøretøyet.

4. Kommisjonen skal underrettes om planer om å innføre eller endre de økonomiske stimulerings tiltakene nevnt i nr. 1 og 2.

Artikkel 11

Sanksjoner

1. Medlemsstatene skal fastsette bestemmelser om sanksjoner som får anvendelse på overtredelse av bestemmelsene i denne forordning og dens gjennomføringstiltak, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre 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 7. februar 2011, og skal umiddelbart underrette Kommisjonen om alle senere endringer av dem.

2. De typene av overtredelser fra produsenten som gir grunn for sanksjoner, omfatter:

- a) framlegging av falske erklæringer i forbindelse med framgangsmåtene for godkjenning eller 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 kan føre til tilbakekalling eller tilbaketrekking av typegodkjenningen,
- d) bruk av alternative kontrollstrategier,
- e) nekting av tilgang til opplysninger.

De typene av overtredelser fra produsenter, reparatører eller førere av kjøretøyer som er underlagt sanksjoner, omfatter ulovlige inngrep i systemer som begrenser NO_x-utslipp. Dette omfatter for eksempel ulovlige inngrep i systemer som bruker en selvnedbrytende reagens.

De typene av overtredelser som begås av førere av kjøretøyer som er underlagt sanksjoner, omfatter kjøring av et kjøretøy uten en selvnedbrytende reagens.

Artikkel 12

Omdefinering av spesifikasjoner

1. Etter avslutningen av de relevante delene av PMP (partikkelmålingsprogrammet) til UN-ECE, utført i regi av

verdensforumet for harmonisering av kjøretøysforskrifter, skal Kommisjonen, uten å senke nivået for miljøvern i Fellesskapet:

- a) som en ytterligere kontroll med partikkelutslipp innføre partikkelantallbaserte grenseverdier på et nivå som passer til de teknologiene som faktisk er i bruk på det aktuelle tidspunktet, for å overholde grenseverdien for partikkelmasse,
- b) vedta en metode for måling av partikkelantall.

Kommisjon skal også, uten å senke nivået for miljøvern i Fellesskapet, eventuelt angi en grenseverdi for utslipp av NO₂ i tillegg til grenseverdien for samlet utslipp av NO_x. Grenseverdien for utslipp av NO₂ skal fastsettes på et nivå som gjenspeiler ytelsen i eksisterende teknologier.

Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning, blant annet ved å supplere den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 13 nr. 2.

2. Kommisjonen skal fastsette korrelasjonsfaktorer mellom europeisk ikke-stasjonær syklus (ETC) og europeisk stasjonær syklus (ESC) som beskrevet i direktiv 2005/55/EF, og den verdensomspennende harmoniserte ikke-stasjonære kjøresyklus (WHTC) og den verdensomspennende harmoniserte stasjonære kjøresyklus (WHSC), og skal tilpasse grenseverdiene i tråd med dette. Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning, blant annet ved å supplere den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 13 nr. 2.

3. Kommisjonen skal løpende vurdere de metodene, prøvingene og kravene som er nevnt i artikkel 5 nr. 4, samt de prøvingscyklusene som benyttes til å måle utslipp.

Dersom det ved gjennomgåelsen framgår at disse metodene, prøvingene, kravene og prøvingscyklusene ikke lenger er fyllestgjørende eller ikke lenger gir uttrykk for faktiske utslipp, skal de tilpasses slik at de i tilstrekkelig grad gir uttrykk for de utslippene som blir generert av virkelig kjøring på vei. Disse tiltakene, som skal endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning, blant annet ved å supplere den, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 13 nr. 2.

4. Kommisjonen skal løpende vurdere de forurensende stoffene som er oppført i artikkel 3 nr. 2. Dersom Kommisjonen konkluderer med at det er hensiktsmessig å regulere utslippene av andre forurensende stoffer, skal den framlegge forslag for Europaparlamentet og Rådet om å endre denne forordning.

*Artikkel 13***Komitéframgangsmåte**

1. Kommisjonen skal bistås av Den tekniske komité for motorvogner nedsatt ved artikkel 40 nr. 1 i direktiv 2007/46/EF.
2. 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 14***Gjennomføring**

Kommisjonen skal innen 1. april 2010 treffe de gjennomføringstiltakene som er nevnt i artikkel 4 nr. 3, artikkel 5 nr. 4, artikkel 6 nr. 2 og artikkel 12 nr. 1 bokstav a) og b).

*Artikkel 15***Endringer i forordning (EF) nr. 715/2007**

I forordning (EF) nr. 715/2007 gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 5 nr. 3 gjøres følgende endringer:
 - i) Etter bokstav h) utgår ordet «og».
 - ii) Ny bokstav j) skal lyde:
«j) måling av motoreffekt.»

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

Utferdiget i Brussel, 18. juni 2009.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

2. Artikkel 14 nr. 6 oppheves.

*Artikkel 16***Endringer i direktiv 2007/46/EF**

Vedlegg IV, VI og XI til direktiv 2007/46/EF endres i samsvar med vedlegg II til denne forordning.

*Artikkel 17***Oppheving**

1. Direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF oppheves fra 31. desember 2013.
2. Henvisninger til de opphevede direktivene skal forstås som henvisninger til denne forordning.

*Artikkel 18***Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 31. desember 2012. Artikkel 8 nr. 3 og artikkel 10 får imidlertid anvendelse fra 7. august 2009, mens nr. 1 bokstav a) i), nr. 1 bokstav b) i), nr. 2 bokstav a), nr. 3 bokstav a) i), nr. 3 bokstav b) i), nr. 3 bokstav c) i), nr. 3 bokstav d) i) og nr. 3 bokstav e) i) i vedlegg II får anvendelse fra 31. desember 2013.

For Rådet

Š. FÜLE

Formann

VEDLEGG I

Utslippsgrenser for Euro VI

	Grenseverdier:							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikkel- masse (mg/kWh)	Partikkel- antall ⁽²⁾ (#/kWh)
ESC (KT)	1500	130			400	10	10	
ETC (KT)	4000	160			400	10	10	
ETC (ET)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Merk:

ET = elektrisk tenning

KT = kompresjonstening

⁽¹⁾ Det tillatte NO₂-innholdet i grenseverdien for NO_x, kan fastsettes senere.⁽²⁾ Et krav for antall skal fastsettes på et senere tidspunkt, og senest 1. april 2010.⁽³⁾ Grenseverdiene for WHSC og WHTC, som erstatter grenseverdiene for ESC og ETC, vil bli innført etter at korrelasjonsfaktorene for de eksisterende syklusene (ESC og ETC) er fastsatt, senest 1. april 2010.

VEDLEGG II

Endringer i direktiv 2007/46/EF

I direktiv 2007/46/EF gjøres følgende endringer:

1. I del I i vedlegg IV gjøres følgende endringer:

a) I tabellen gjøres følgende endringer:

i) Nr. 40 og 41 utgår.

ii) Nytt nummer skal lyde:

Emne	Rettsakt	Den europeiske unions tidende	Anvendelse										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
«41a Utslipp (Euro VI) fra tunge kjøretøyer / tilgang til opplysninger	Forordning (EF) nr. 595/2009	EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X»					

iii) Ny merknad skal lyde:

«⁽¹²⁾ For kjøretøyer med en referansemasse på over 2610 kg som ikke er typegodkjent (på anmodning fra produsenten og forutsatt at referansemassen ikke overstiger 2840 kg) i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007.»

b) I tillegget gjøres følgende endringer i tabellen:

i) Nr. 40 og 41 utgår.

ii) Nytt nummer skal lyde:

	Emne	Rettsakt	Den europeiske unions tidende	M ₁
«41a	Utslipp (Euro VI) fra tunge kjøretøyer, unntatt hele settet med krav i forbindelse med egeendiagnosesystemer (OBD) og tilgang til opplysninger	Forordning (EF) nr. 595/2009	EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1	A»

2. I tillegget til vedlegg VI gjøres følgende endringer i tabellen:

a) Nr. 40 og 41 utgår.

b) Nytt nummer skal lyde:

Emne	Rettsakt	Endret ved	Gjelder for følgende versjoner
«41a Utslipp (Euro VI) fra tunge kjøretøyer / tilgang til opplysninger	Forordning (EF) nr. 595/2009»		

3. I vedlegg XI gjøres følgende endringer:

a) I tillegg 1 gjøres følgende endringer i tabellen:

i) Nr. 40 og 41 utgår.

ii) Nytt nummer skal lyde:

Nr.	Emne	Rettsakt	$M_1 \leq 2500^{(1)}$ kg	$M_1 > 2500^{(1)}$ kg	M_2	M_3
«41a	Utslipp (Euro VI) fra tunge kjøretøyer / tilgang til opplysninger	Forordning (EF) nr. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H»

b) I tillegg 2 gjøres følgende endringer i tabellen:

i) Nr. 40 og 41 utgår.

ii) Nytt nummer skal lyde:

Nr.	Emne	Rettsakt	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«41a	Utslipp (Euro VI) fra tunge kjøretøyer / tilgang til opplysninger	Forordning (EF) nr. 595/2009	X	X	X	X	X	X»				

c) I tillegg 3 gjøres følgende endringer i tabellen:

i) Nr. 40 og 41 utgår.

ii) Nytt nummer skal lyde:

Nr.	Emne	Rettsakt	M_1
«41a	Utslipp (Euro VI) fra tunge kjøretøyer / tilgang til opplysninger	Forordning (EF) nr. 595/2009	X»

d) I tillegg 4 gjøres følgende endringer i tabellen:

i) Nr. 40 og 41 utgår.

ii) Nytt nummer skal lyde:

Nr.	Emne	Rettsakt	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«41a	Utslipp (Euro VI) fra tunge kjøretøyer / tilgang til opplysninger	Forordning (EF) nr. 595/2009	H	H	H	H	H»				

e) I tillegg 5 gjøres følgende endringer i tabellen:

i) Nr. 40 og 41 utgår.

ii) Nytt nummer skal lyde:

Nr.	Emne	Rettsakt	Mobil kran i gruppe N ₃
«41a	Utslipp (Euro VI) fra tunge kjøretøyer / tilgang til opplysninger	Forordning (EF) nr. 595/2009	V»