

KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 195/2013**2019/EØS/27/15**

av 7. mars 2013

om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til nyskapende teknologi som reduserer CO₂-utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

få nok tid til å tilpasse de tilsvarende skjemaene. Av hensyn til rettssikkerheten og av klarhetshensyn bør forordning (EF) nr. 171/2013 erstattes.

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner 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⁽¹⁾, særlig artikkel 4 nr. 4, artikkel 5 nr. 3 og artikkel 8,

under henvisning til 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 kjøretøyer (rammedirektiv)⁽²⁾, særlig artikkel 39 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

1) Ved forordning (EU) nr. 171/2013⁽³⁾ har Kommisjonen endret direktiv 2007/46/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner 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⁽⁴⁾ med hensyn til nyskapende teknologier som reduserer CO₂-utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer. Forordningen endret de modeller for relevante dokumenter som benyttes i typegodkjenningsprosessen. Medlemsstatene må derfor

2) I forordning (EF) nr. 715/2007 fastsettes felles tekniske krav til typegodkjenning av motorvogner og reservedeler med hensyn til utslipp, og videre fastsettes regler for samsvarskontroll av kjøretøyer i bruk, forurensningsreducerende innretningers holdbarhet, egediagnose-systemer (OBD-systemer), måling av drivstofforbruk og tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer.

3) I forordning (EF) nr. 692/2008 fastlegges administrative bestemmelser om samsvarskontroll av kjøretøy med hensyn til CO₂-utslipp, samt krav til måling av slike kjøretøyers CO₂-utslipp og drivstofforbruk.

4) I europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009⁽⁵⁾ fastsettes utslippsstandarder for nye personbiler som del av Unionens integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer, og i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011⁽⁶⁾ fastsettes en framgangsmåte for godkjenning og sertifisering av nyskapende teknologier som reduserer CO₂-utslipp fra slike nye personbiler.

5) For å ta hensyn til de CO₂-reduksjoner som er oppnådd ved bruk av nyskapende teknologier ved beregningen av den enkelte produsents spesifikke mål for utslipp av CO₂ i henhold til artikkel 12 nr. 1 i forordning (EF) nr. 443/2009, og for å sikre en effektiv overvåking av de spesifikke reduksjonene for det enkelte kjøretøy, bør kjøretøyer som er utstyrt med miljøinnovasjoner, sertifiseres som en del av typegodkjenningen av et kjøretøy, og de samlede reduksjonene bør føres inn i samsvarssertifikatet.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 65 av 8.3.2013, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 37/2014 av 8. april 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 49 av 28.8.2014, s. 9.

⁽¹⁾ EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 55 av 27.2.2013, s. 9.

⁽⁴⁾ EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1.

⁽⁶⁾ EUT L 194 av 26.7.2011, s. 19.

- 6) For det formål er det nødvendig å gi godkjenningensmyndighetene tilstrekkelige data til å kunne sertifisere kjøretøyer som er utstyrt med miljønnovasjoner, og å ta CO₂-reduksjoner oppnådd med nye miljønnovasjoner med i de representative opplysningene om en bestemt type, variant eller versjon av et kjøretøy.
- 7) De modeller for relevante dokumenter som benyttes i typegodkjenningsprosessen må derfor endres.
- 8) Ved forordning (EF) nr. 715/2007 og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 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, og 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⁽¹⁾ ble det innført nye krav til opplysninger om prøving med hensyn til utslipp av forurensende stoffer. De nødvendige opplysninger bør derfor inngå i systemet som ble innført ved direktiv 2007/46/EF.
- 9) Direktiv 2007/46/EF og forordning (EF) nr. 692/2008 bør derfor endres i tråd med dette.
- 10) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Den tekniske komité for motorvogner —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

1. Vedlegg I og IX til direktiv 2007/46/EF endres i samsvar med vedlegg I til denne forordning.
2. Vedlegg VIII til direktiv 2007/46/EF erstattes med teksten oppført i vedlegg II til denne forordning.

Artikkel 2

Vedlegg I og XII til forordning (EF) nr. 692/2008 endres i samsvar med vedlegg III til denne forordning.

Artikkel 3

Forordning (EU) nr. 171/2013 oppheves.

Artikkel 4

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

Den får anvendelse fra 1. juli 2013.

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

Utferdiget i Brussel, 7. mars 2013.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

⁽¹⁾ EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1.

VEDLEGG I

I vedlegg I og IX til direktiv 2007/46/EF gjøres følgende endringer:

1) I vedlegg 1 gjøres følgende endringer:

a) Nytt punkt 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 og 3.5.6.3 skal lyde:

«3.5.6. Kjøretøy som er utstyrt med miljøinnovasjon som definert i artikkel 12 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 og i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011(**): ja/nei⁽¹⁾

3.5.6.1. Type/variant/versjon av basiskjøretøyet som nevnt i artikkel 5 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 (dersom det er relevant):

3.5.6.2. Interaksjoner mellom forskjellige miljøinnovasjoner: ja/nei⁽¹⁾

3.5.6.3. Data om utslipp ved bruk av miljøinnovasjoner (gjenta tabellen for hvert referansedrivstoff som er prøvd)^(w1)

Beslutning om godkjenning av miljøinnovasjonen ^(w2)	Miljøinnovasjonskoden ^(w3)	1. 1. CO ₂ -utslipp fra basiskjøretøyet (g/km)	2. 2. CO ₂ -utslipp fra kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon(g/km)	3. CO ₂ -utslipp fra basiskjøretøyet under prøvingscyklus av type 1 ^(w4)	4. CO ₂ -utslipp fra kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon under prøvingscyklus av type 1 (= 3.5.1.3)	5. Utnyttelsesgrad (UF), dvs. hvor stor del av tiden teknologien er i bruk under normale driftsvilkår	Reduksjon av CO ₂ -utslipp ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
Samlet reduksjon av CO₂-utslipp (g/km)^(w5)							

(*) EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1.

(**) EUT L 194 av 26.7.2011, s. 19.»

b) Følgende forklarende merknader tilføyes:

«^(w) Miljøinnovasjoner.

^(w1) Utvid tabellen om nødvendig med en ekstra rad for hver miljøinnovasjon.

^(w2) Nummer på kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen.

^(w3) Tildelt i kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen.

^(w4) Dersom det med samtykke fra typegodkjenningsmyndigheten benyttes en modellberegningmetode i stedet for en prøvingscyklus av type 1, skal denne verdien være den som gis ved modellberegningmetoden.

^(w5) Samlet reduksjon av CO₂-utslipp for den enkelte miljøinnovasjon.»

2) I vedlegg IX gjøres følgende endringer:

a) I punkt 49 i del I – Side 2 – Kjøretøygruppe M1 (ferdigoppygde og etappevis ferdigoppygde kjøretøyer) i modellen for EF-samsvarssertifikatet skal nytt punkt 3. 3.1 og 3.2 lyde:

«3. Kjøretøy med miljøinnovasjon(er): ja/nei⁽¹⁾

3.1. Generell kode for miljøinnovasjoner(er)^(p1)

3.2. Samlet reduksjon av CO₂-utslipp som skyldes miljøinnovasjon(er)^(p2) (gjenta for hvert referansedrivstoff som er prøvd):»

b) I forklarende merknader til vedlegg IX tilføyes følgende merknader:

«^(P) miljøinnovasjoner.

^(P1) Den generelle koden for miljøinnovasjon(er) skal bestå av følgende deler, hver av dem atskilt med et mellomrom:

- Godkjenningsmyndighetens kode som fastsatt i vedlegg VII
- En enkelt kode for hver miljøinnovasjon i kjøretøyet, i kronologisk rekkefølge etter Kommisjonens beslutninger om godkjenning.

(For eksempel skal den generelle koden for tre miljøinnovasjoner som er godkjent kronologisk som 10, 15 og 16 og er montert på et kjøretøy sertifisert av den tyske typegodkjenningsmyndigheten, være: «e1 10 15 16».)

^(P2) Samlet reduksjon av CO₂-utslipp for den enkelte miljøinnovasjon.»

VEDLEGG II

«VEDLEGG VIII

PRØVINGSRESULTATER

(Skal fylles ut av typegodkjenningsmyndigheten og vedlegges EF-typegodkjenningsdokumentet for kjøretøyet)

I hvert tilfelle skal det klart framgå hvilken variant og versjon opplysningene gjelder. Hver enkelt versjon kan ikke ha mer enn ett resultat. Det er imidlertid tillatt med en kombinasjon av flere resultater for hver versjon der det dårligste resultatet vises. I sistnevnte tilfelle skal det tilføyes en merknad om at bare de dårligste resultatene oppgis for punkter som er merket med(*).

1. Resultater av lydnivåprøving

Nummeret på grunnrettsakten og siste endringsrettsakt som gjelder for godkjenningen. For en rettsakt som gjennomføres i to eller flere stadier angis også gjennomføringsstadiet:

Variant/versjon:	...	...	...
Under kjøring (dB(A)/E):	...	...	...
Stillestående (dB(A)/E):	...	...	...
ved (min ⁻¹):	...	...	...

2. Resultater av eksosutslippsprøving

2.1. Utslipp fra motorvogner som prøves med prøvingsmetoden for lette kjøretøyer

Angi seneste endringsrettsakt som gjelder for godkjenningen. For en rettsakt som gjennomføres i to eller flere stadier angis også gjennomføringsstadiet:

Drivstoff(er)^(a)(diesel, bensin, LPG, NG, kombinert drivstoff: bensin/NG, LPG, blandingsdrivstoff: bensin/etanol, NG/H2NG...)

2.1.1. Type 1-prøving^(b) (c) (utslipp fra kjøretøy i prøvingsøyklusen etter kaldstart)

Variant/versjon:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO _x (mg/km)	...	...	...
THC + NO _x (mg/km)	...	...	...
Partikkelmasse (PM) (mg/km)	...	...	...
Antall partikler (P) (#/km) ⁽¹⁾

2.1.2. Type 2-prøving^(b) (c) (utslippsdata til bruk for typegodkjenning ved teknisk kontroll)

Type 2, prøving ved lavt tomgangsturtall:

Variant/versjon:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...

Motorturtall (min ⁻¹)	...	...	...
Motoroljetemperatur (°C)	...	...	...

Type 2, prøving ved høyt tomgangsturtall:

Variant/versjon:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Lambda-verdi	...	...	...
Motorturtall (min ⁻¹)	...	...	...
Motoroljetemperatur (°C)	...	...	...

2.1.3. Type 3-prøving (utslipp av veivhusgasser):

2.1.4. Type 4-prøving (fordampingsutslipp):g/prøving

2.1.5. type 5-prøving (forurensningsreducerende innretningers holdbarhet):

— Tilbakelagt distanse i aldringsprøving (km)(f.eks. 160 000 km):

— Forringelsesfaktor DF: beregnet/fastsatt(²)

— Verdier:

Variant/versjon:	...	...	...
CO	...	...	...
THC	...	...	...
NMHC	...	...	...
NO _x	...	...	...
THC + NO _x	...	...	...
Partikkelmasse (PM)	...	...	...
Antall partikler (P) ⁽¹⁾

2.1.6. Type 6-prøving (gjennomsnittlige utslipp ved lave omgivelsestemperaturer):

Variant/versjon:	...	...	...
CO g/km	...	...	...
THC (g/km)	...	...	...

2.1.7. Egendiagnosesystem: ja/nei(²)

2.2. Utslipp fra motorer som prøves med prøvingsmetoden for tunge kjøretøyer

Angi seneste endringsrettsakt som gjelder for godkjenningen. For rettsakter som gjennomføres i to eller flere stadier angis også gjennomføringsstadiet: ...

Drivstoff(er)^(*) (diesel, bensin, LPG, NG, etanol...)

2.2.1. Resultater av ESC-prøving⁽¹⁾ (°) (f)

Variant/versjon:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾
Partikkelmasse (mg/kWh)	...	...	...
Antall partikler (#/kWh) ⁽¹⁾

2.2.2. Resultat av ELR-prøving⁽¹⁾

Variant/versjon:	...	...	...
Røykverdi: ... m ⁻¹	...	...	...

2.2.3. Resultat av ETC-prøving^(°) (f)

Variant/versjon:	...	...	...
Variant/versjon:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NMHC (mg/kWh) ⁽¹⁾
CH ₄ (mg/kWh) ⁽¹⁾
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾
Partikkelmasse (mg/kWh)	...	...	...
Antall partikler (#/kWh) ⁽¹⁾

2.2.4. Tomgangsprøving⁽¹⁾

Variant/versjon:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Lambda-verdi ⁽¹⁾
Motorturtall (min ⁻¹)	...	...	...
Motoroljetemperatur (°C)	...	...	...

2.3. Utslipp fra dieselmotorer

Angi seneste endringsrettsakt som gjelder for godkjenningen. For en rettsakt som gjennomføres i to eller flere stadier angis også gjennomføringsstadiet:

2.3.1 Resultater av prøving ved fri akselerasjon

Variant/versjon:	...	...	...
Korrigert verdi for absorpsjonsfaktor (m ⁻¹)	...	...	...
Normalt tomgangsturtall	...	...	...
Høyeste motorturtall	...	...	...
Oljetemperatur (min./maks.)	...	...	...

3. Resultater av prøvinger av CO₂-utslipp, drivstofforbruk/forbruk av elektrisk energi og elektrisk rekkevidde
 Nummeret på grunnrettsakten og siste endringsrettsakt som gjelder for godkjenningen:

3.1. Forbrenningsmotorer, herunder elektriske hybridkjøretøyer uten ekstern lading (NOVC)⁽¹⁾ ^(d)

Variant/versjon:	...	...	...
CO ₂ -masseutslipp (bykjøring) (g/km)	...	...	...
CO ₂ -masseutslipp (landeveiskjøring) (g/km)	...	...	...
CO ₂ -masseutslipp (blandet kjøring) (g/km)	...	...	...
Drivstofforbruk (bykjøring) (l/100 km) ^(e)	...	...	...
Drivstofforbruk (landeveiskjøring) (l/100 km) ^(e)	...	...	...
Drivstofforbruk (blandet kjøring) (l/100 km) ^(e)	...	...	...

3.2. Elektriske hybridkjøretøyer med ekstern lading (OVC)⁽¹⁾

Variant/versjon:	...	...	...
CO ₂ -masseutslipp (vilkår A, blandet kjøring)(g/km)	...	...	...
CO ₂ -masseutslipp (vilkår B, blandet kjøring)(g/km)	...	...	...
CO ₂ -masseutslipp (vektet, blandet kjøring) (g/km)	...	...	...
Drivstofforbruk (vilkår A, blandet kjøring) (l/100 km) ^(e)	...	...	...
Drivstofforbruk (vilkår B, blandet kjøring) (l/100 km) ^(e)	...	...	...
Drivstofforbruk (vektet, blandet kjøring) (l/100 km) ^(e)	...	...	...
Forbruk av elektrisk energi (vilkår A, blandet kjøring) (Wh/km)	...	...	...
Forbruk av elektrisk energi (vilkår B, blandet kjøring) (Wh/km)	...	...	...
Forbruk av elektrisk energi (vektet, blandet kjøring) (Wh/km)	...	...	...
Rekkevidde ved rent elektrisk drift: (km)	...	...	...

3.3. Rent elektriske kjøretøyer⁽¹⁾

Variant/versjon:	...	...	...
Forbruk av elektrisk energi (Wh/km)	...	...	...
Rekkevidde (km)	...	...	...

3.4. Kjøretøyer som bruker hydrogenbrenselcelle⁽¹⁾

Variant/versjon:	...	...	...
Drivstofforbruk (kg/100 km)	...	...	...

4. Resultater av prøvinger av kjøretøyer med miljøinnovasjon(er)^(h1) ^(h2) ^(h3)

Variant/versjon:							
Beslutning om godkjenning av miljøinnovasjonen ^(h4)	Miljøinnovasjonskoden ^(h5)	1. CO ₂ -utslipp fra basiskjøretøyet (g/km)	2. CO ₂ -utslipp fra kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon (g/km)	3. CO ₂ -utslipp fra basiskjøretøyet under prøvings-syklus av type 1 ^(h6)	4. CO ₂ -utslipp fra kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon under prøvings-syklus av type 1 (= 3.5.1.3)	5. Utnyttelsesgrad (UF), dvs. hvor stor del av tiden teknologien er i bruk under normale driftsvilkår	Reduksjon av CO ₂ -utslipp ((1 – 2) – (3 – 4))*5
xxxx/201x
...
...
Samlet reduksjon av CO ₂ -utslipp (g/km) ^(h7)							...

4.1. Generell kode for miljøinnovasjon(er)^(h8)*Forklarende merknader*

- (1) Dersom det er relevant.
 (2) Stryk det som ikke passer.
 (a) Angi når det er begrensninger på drivstoffet (f.eks. L-området eller H-området for naturgass).
 (b) For kjøretøyer som bruker to typer drivstoff skal tabellen gjentas for begge drivstoffer.
 (c) For kjøretøyer som bruker blandingsdrivstoff (når prøvingen skal foretas for begge drivstoffer, i samsvar med figur I.2.4 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 692/2008) og for kjøretøyer som går på LPG eller NG/biometan, med enten en eller to typer drivstoff, skal tabellen gjentas for de forskjellige referanse-gassene som benyttes i prøvingen, og de dårligste resultatene skal vises i en egen tabell. Når det er relevant skal det angis om resultatene er målt eller beregnet, i samsvar med avsnitt 1.1.2.4 og 1.1.2.5 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 692/2008.
 (d) Gjenta tabellen for hvert referansedrivstoff som er prøvd.
 (e) For Euro VI skal ESC forstås som WHSC, og ETC som WHTC.
 (f) For Euro VI skal tabellen gjentas for hvert referansedrivstoff som er prøvd dersom CNG- og LPG-drevne motorer prøves med forskjellige referansedrivstoffer.
 (g) Enheten «l/100 km» erstattes med «m³/100 km» for kjøretøyer som går på NG og H2NG, og med «kg/100 km» for kjøretøyer som går på hydrogen.
 (h) Miljøinnovasjoner.
 (h1) Gjenta tabellen for hver variant/versjon.
 (h2) Gjenta tabellen for hvert referansedrivstoff som er prøvd
 (h3) Utvid tabellen om nødvendig med en ekstra rad for hver miljøinnovasjon.
 (h4) Nummer på kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen.
 (h5) Tildelt i kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen.
 (h6) Dersom det benyttes en modellberegningsmetode i stedet for en prøvings-syklus av type 1, skal denne verdien være den som gis ved modellberegningsmetoden..
 (h7) Samlet reduksjon av CO₂-utslipp for den enkelte miljøinnovasjon.
 (h8) Den generelle koden for miljøinnovasjon(er) skal bestå av følgende deler, hver av dem atskilt med et mellomrom:
 – Godkjenningsmyndighetens kode, som fastsatt i vedlegg VII;
 – En enkelt kode for hver miljøinnovasjon i kjøretøyet, i kronologisk rekkefølge etter Kommisjonens beslutninger om godkjenning.
 (For eksempel skal den generelle koden for tre miljøinnovasjoner som er godkjent kronologisk som 10, 15 og 16 og er montert på et kjøretøy sertifisert av den tyske typegodkjenningsmyndigheten, være: «e1 10 15 16».)».

VEDLEGG III

I vedlegg I og XII til forordning (EF) nr. 692/2008 gjøres følgende endringer:

1) I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) Nytt nr. 4.3.5, 4.3.5.1 og 4.3.5.2 skal lyde:

«4.3.5. Kjøretøy med miljøinnovasjoner

4.3.5.1. For en kjøretøytype med en eller flere miljøinnovasjoner som definert i artikkel 12 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009(*) og i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011(**) skal produksjonssamsvaret for miljøinnovasjoner dokumenteres ved de prøvinger som er omhandlet i kommisjonsbeslutningen(e) om godkjenning av den eller de aktuelle miljøinnovasjonene.

4.3.5.2. Punkt 4.3.1, 4.3.2 og 4.3.4 skal gjelde.

(*) EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1.

(**) EUT L 194 av 26.7.2011, s. 19.»

b) I tillegg 3 skal nytt punkt 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 og 3.5.6.3 lyde:

«3.5.6. Kjøretøy som er utstyrt med miljøinnovasjon som definert i artikkel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009 og i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011: ja/nei(*)

3.5.6.1. Type/variant/versjon av basiskjøretøyet som nevnt i artikkel 5 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011(**):

3.5.6.2. Interaksjoner mellom forskjellige miljøinnovasjoner: ja/nei(*)

3.5.6.3. Data om utslipp ved bruk av miljøinnovasjoner(***) (****)

Beslutning om godkjenning av miljøinnovasjonen ⁽¹⁾	Miljøinnovasjons koden ⁽²⁾	1. CO ₂ -utslipp fra basiskjøretøyet (g/km)	2. CO ₂ -utslipp fra kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon (g/km)	3. CO ₂ -utslipp fra basiskjøretøyet under prøvings-syklus av type 1 ⁽³⁾	4. CO ₂ -utslipp fra kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon under prøvings-syklus av type 1 (= 3.5.1.3)	5. Utnyttelsesgrad (UF), dvs. hvor stor del av tiden teknologien er i bruk under normale driftsvilkår	Reduksjon av CO ₂ -utslipp ((1 – 2) – (3 – 4))*5
xxxx/201x ⁽¹⁾							
Samlet reduksjon av CO₂-utslipp (g/km)⁽⁴⁾							

⁽¹⁾ Nummer på kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen.

⁽²⁾ Tildelt i kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen.

⁽³⁾ Dersom det med samtykke fra typegodkjenningsmyndigheten benyttes modellberegning i stedet for en prøvings-syklus av type 1, skal denne verdien være den som gis ved modellberegningemetoden.

⁽⁴⁾ Nummer på kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen.

(*) Stryk det som ikke passer.

(**) Dersom det er relevant.

(***) Gjenta tabellen for hvert referansedrivstoff som er prøvd.

(****) Utvid tabellen om nødvendig med en ekstra rad for hver miljøinnovasjon.»

c) I tilføyelsen til tillegg 4 gjøres følgende endringer:

i) I punkt 2.1 skal tabellen for type 6-prøvingen lyde:

«Type 6	CO g/km	THC (g/km)
Målt verdi»		

ii) Punkt 2.1.1 skal lyde:

«2.1.1. For kjøretøyer som bruker to typer drivstoff skal tabellen for prøving av type 1 gjentas for begge drivstoffer. For kjøretøyer som bruker blandingsdrivstoff (når prøving av type 1 skal utføres for begge drivstoffer, i samsvar med figur I.2.4 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 692/2008) og for kjøretøyer som går på LPG eller NG/biometan, med enten en eller to typer drivstoff, skal tabellen gjentas for de forskjellige referanse-gassene som benyttes i prøvingen, og de dårligste resultatene skal vises i en egen tabell. Når det er relevant skal det angis om resultatene er målt eller beregnet, i samsvar med avsnitt 1.1.2.4 og 1.1.2.5 i vedlegg I til forordning (EF) nr. 692/2008.»

iii) Nytt punkt 2.6 og 2.6.1 skal lyde:

«2.6. Resultater av prøving av miljøinnovasjoner(*) (**)

Beslutning om godkjenning av miljøinnovasjonen ⁽¹⁾	Miljøinnovasjonskoden ⁽²⁾	1. 1. CO ₂ -utslipp fra basiskjøretøyet (g/km)	2. 2. CO ₂ -utslipp fra kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon (g/km)	3. CO ₂ -utslipp fra basiskjøretøyet under prøvings-syklus av type 1 ⁽³⁾	4. CO ₂ -utslipp fra kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon under prøvings-syklus av type 1 (= 3.5.1.3)	5. Utnyttelsesgrad (UF), dvs. hvor stor del av tiden teknologien er i bruk under normale driftsvilkår	Reduksjon av CO ₂ -utslipp ((1 – 2) – (3 – 4))*5
xxxx/201x							
Samlet reduksjon av CO₂-utslipp (g/km)⁽⁴⁾							

(1) Nummer på kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen.

(2) Tildelt i kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen.

(3) Dersom modellberegning benyttes i stedet for en prøvings-syklus av type 1, skal denne verdien være den som gis ved modellberegning-metoden.

(4) Samlet utslippsreduksjon for hver enkelt miljøinnovasjon.

2.6.1. Generell kode for miljøinnovasjon(er)(**):

(*) Gjenta tabellen for hvert referansedrivstoff som er prøvd.

(**) Utvid tabellen om nødvendig med en ekstra rad for hver miljøinnovasjon.

(***) Den generelle koden for miljøinnovasjon(er) skal bestå av følgende deler, hver av dem atskilt med et mellomrom:

– Typegodkjenningsmyndighetens kode som fastsatt i vedlegg VII til direktiv 2007/46/EF

– En enkelt kode for hver miljøinnovasjon i kjøretøyet, i kronologisk rekkefølge etter Kommisjonens beslutninger om godkjenning.

(For eksempel skal den generelle koden for tre miljøinnovasjoner som er godkjent kronologisk som 10, 15 og 16 og er montert på et kjøretøy sertifisert av den tyske typegodkjenning-myndigheten, være: «e1 10 15 16».)»

2) I vedlegg XII skal nytt punkt 4, 4.1, 4.2, 4.3 og 4.4 lyde:

«4. TYPEGODKJENNING AV KJØRETØYER SOM ER UTSTYRT MED MILJØINNOVASJONER

4.1. I henhold til artikkel 11 nr. 1 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 skal en produsent som ønsker å benytte seg av muligheten for å redusere sine gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp som følge av reduksjoner oppnådd ved en eller flere miljøinnovasjoner i et kjøretøy, søke en godkjenning-myndighet om et EF-typegodkjenning-dokument for kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon.

4.2. Reduksjonen av CO₂-utslipp fra kjøretøyet som er utstyrt med en miljøinnovasjon skal, for at typegodkjenning skal oppnås, bestemmes ved hjelp av den prosedyre og prøvingsmetode som er angitt i kommisjonsbeslutningen om godkjenning av miljøinnovasjonen, i samsvar med artikkel 10 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011.

- 4.3. Resultatet av nødvendige prøvinger for å bestemme oppnådd reduksjon av CO₂ utslipp ved hjelp av miljøinnovasjoner skal ikke berøre påvisningen av miljøinnovasjonens samsvar med de tekniske kravene i direktiv 2007/46/EF, dersom de får anvendelse.
 - 4.4. Det skal ikke gis typegodkjenning dersom kjøretøyet utstyrt med miljøinnovasjon ikke kan framvise en utslippsreduksjon på minst 1 gCO₂/km i forhold til basiskjøretøyet, som nevnt i artikkel 5 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011.»
-