

KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2017/1154**2020/EØS/40/15**

av 7. juni 2017

om endring av forordning (EU) 2017/1151 om utfylling 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, om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 og kommisjonsforordning (EU) nr. 1230/2012 og om oppheving av forordning (EF) nr. 692/2008 samt europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF med hensyn til reelle utslipp under kjøring fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 6)(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR

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 14 nr. 3,

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 motorvogner (rammedirektiv)⁽²⁾, særlig artikkel 39 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Forordning 715/2007/EF er en særrettsakt etter den framgangsmåten for typegodkjenning som ble innført ved direktiv 2007/46/EF.
- 2) Ved forordning (EF) nr. 715/2007 er det fastsatt krav om at nye lette person- og nyttekjøretøyer skal overholde visse utslippsgrenseverdier, og det er fastsatt tilleggskrav om tilgang til opplysninger. De særskilte tekniske bestemmelsene som er nødvendige for å gjennomføre nevnte forordning, er fastsatt i kommisjonsforordning (EF) nr. 2017/1151⁽³⁾.
- 3) Kommisjonen har i den forbindelse og på grunnlag av egen forskning og eksterne opplysninger foretatt en detaljert analyse av framgangsmåtene, prøvingene og kravene i forbindelse med typegodkjenningen som er fastsatt ved forordning (EF) nr. 692/2008, og har konstatert at utslippene fra Euro 5/6-kjøretøyer under reell kjøring på vei langt overskrider utslippene som er målt under den nye europeiske kjøresyklusen (NEDC), særlig med hensyn til NO_x-utslipp fra dieselmotorer.
- 4) Utslippskravene for typegodkjenning av motorvogner er gradvis blitt betydelig skjerpet ved innføringen av eurostandarder med senere endringer. Selv om det generelt er blitt betydelig reduserte utslipp fra kjøretøyer med hensyn til ulike regulerte forurensende stoffer, var dette ikke tilfellet med NO_x-utslipp fra dieseldrevne lette person- og nyttekjøretøyer. Det er derfor behov for tiltak for å rette opp dette.
- 5) Manipulasjonsinnretninger som reduserer graden av utslippskontroll, er forbudt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007. Avdekkingen av bruken av manipulasjonsinnretninger i dieselmotorer og de etterfølgende nasjonale undersøkelsene har understreket behovet for å styrke håndhevingen av reglene for manipulasjonsinnretninger. Det bør derfor kreves bedre

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 175 av 7.7.2017, s. 708, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 8/2018 av 9. februar 2018 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 98 av 12.12.2019, s. 15.

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

(2) EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

(3) Kommisjonsforordning (EU) 2017/1151 av 1. juni 2017 om utfylling 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, om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 og kommisjonsforordning (EU) nr. 1230/2012 og om oppheving av kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 av 7.7.2017, s. 1).

tilsyn ved typegodkjenning av den utslippskontrollstrategien som brukes i kjøretøyer, med utgangspunkt i prinsippene som allerede gjelder for tunge kjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009⁽¹⁾ og dets gjennomføringstiltak.

- 6) Det er viktig å løse problemet med NO_x-utslipp fra dieselskjøretøyer for å bidra til å redusere de fortsatt høye konsentrasjonene av NO₂ i omgivelsesluften, som utgjør en betydelig risiko for menneskers helse.
- 7) Kommisjonen nedsatte i januar 2011 en arbeidsgruppe med deltakelse av alle berørte parter med sikte på å utarbeide en prøvingsmetode for reelle utslipp under kjøring (RDE – real driving emission) som bedre gjenspeiler utslippene målt på veien. Det felles forskningssenter i Kommisjonen offentliggjorde i 2011 og 2013 to undersøkelser om muligheten for prøving på vei og vurdering av andre tekniske muligheter. Etter omfattende tekniske drøftinger har løsningen som ble foreslått i forordning (EF) nr. 715/2007, dvs. bruk av bærbare systemer for utslippsmåling (PEMS) og grenseverdier som ikke skal overskrides (NTE-grenseverdier), blitt utviklet og gjennomført som en utfyllende påbudt prøvingsmetode.
- 8) De første to delene av RDE-prøvingsmetoden ble innført ved kommisjonsforordning (EU) 2016/427⁽²⁾ og (EU) 2016/646⁽³⁾. Disse bør nå utfylles av bestemmelser som gjør det mulig å ta hensyn til kaldstart, innføre den nødvendige protokollen og grenseverdiene for måling av partikkelantall (PN), ta behørig hensyn til regenereringshendelser og sikre at det er fastsatt bestemmelser om elektriske hybridkjøretøyer, lette nyttekjøretøyer og produsenter av kjøretøyer i små serier.
- 9) Kaldstart er en viktig kilde til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer, særlig i byområder der de fleste kaldstartene forekommer. Særlig om vinteren medvirker kaldstarter betydelig til luftforurensning i byer og bør derfor reguleres på en hensiktsmessig måte. For å foreta en omfattende og effektiv evaluering av RDE er det derfor nødvendig å innlemme kaldstart i evalueringen av både NO_x- og PN-utslipp under bykjøring og hele kjøresyklusen ved hjelp av de gjeldende evalueringsmetodene.
- 10) For å redusere variasjonene i prøvingsforholdene som vil kunne redusere påvirkningen fra kaldstart, bør det fastsettes særlige bestemmelser om forkondisjonering av kjøretøyet og for kjøring under kaldstartperioden.
- 11) Ettersom nye data viser at det fortsatt er et problem i EU med høyere utslipp enn forventet fra kjøretøyer under varmstart, er det nødvendig å utføre et visst antall prøvinger som starter med varm motor.
- 12) Forordning (EF) nr. 715/2007 fastsetter en midlertidig Euro 6-grenseverdi for PN-utslipp fra bensindrevne kjøretøyer med direkte innsprøyting, for å gi tilstrekkelig tid til å integrere effektive PN-utslippskontrollteknologier, samtidig som det angis at også PN-utslipp skal reguleres under realistiske kjøreforhold innen tre år etter de obligatoriske datoene for Euro 6.
- 13) For dette formål nedsatte Kommisjonen i 2013 en arbeidsgruppe ledet av Det felles forskningssenter med sikte på å undersøke det nyutviklede PEMS-utstyret for måling av partikkelmasse og partikkelantall, og å utvikle en metode for måling av PN-utslipp ved reell kjøring, som bør tas med i denne rettsakten.
- 14) Utstyret for måling av PN-utslipp ble funnet å være pålitelig og velfungerende under en rekke forhold. Det forventes at utstyret vil bli forbedret med tiden. Dessuten undersøker Kommisjonen utslippsprofiler av ultrafine partikler under den nåværende terskelverdien på 23 nm for å sikre at målemetodene på tilstrekkelig måte dekker reelle PN-utslipp.

(1) 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, 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 (EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1).

(2) Kommisjonsforordning (EU) 2016/427 av 10. mars 2016 om endring av forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 6) (EUT L 82 av 31.3.2016, s. 1).

(3) Kommisjonsforordning (EU) 2016/646 av 20. april 2016 om endring av forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 6) (EUT L 109 av 26.4.2016, s. 1).

- 15) Det bør fastsettes bestemmelser som gjør det mulig å evaluere også elektriske hybridkjøretøyer. For ladbare hybridkjøretøyer bør metoden tilpasses for å sikre at RDE-bestemmelsene er gjennomførbare og pålitelige, og for å utarbeide en mer fullstendig evalueringsmetode som kan gi et nøyaktig bilde av RDE-utslippene fra ladbare hybridkjøretøyer og dermed også kan inngå i lokale eller nasjonale stimuleringsiltak som er utformet for å fremme bruken av slike kjøretøyer.
- 16) Regenerering bør inngå i evalueringen av utslipp fra kjøretøyer i forbindelse med RDE-prøvmingsmetoden. For å sikre konsekvens mellom RDE-metoden og «Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure» (WLTP) (den globalt harmoniserte prøvmingsmetoden for lette kjøretøyer) bør det innføres en metode som fastsetter bruk av K_i -faktorer ved utslippsoverskridelser gjennom regenerering og en tilhørende evalueringsordning.
- 17) Ajourføring av K_i -faktorene kan være nødvendig for å gjenspeile endringer i kjøretøyspesifikasjon og teknologisk utvikling. Det kan være nødvendig med revisjoner for å sikre at K_i -faktorer gjenspeiler den reelle forekomsten og det reelle omfanget av regenereringshendelser.
- 18) For å sikre at lette nyttekjøretøyer med hastighetsbegrensere også kan prøves under RDE-prøvmingsmetoden, bør det tas med særlige bestemmelser om hastighetsgrenser for disse kjøretøyene.
- 19) For at uavhengige produsenter av kjøretøyer i små serier med en årsproduksjon på verdensplan på under 10 000 enheter skal kunne tilpasse seg RDE-prøvmingsmetoden, bør de gis ekstra tid til fullt ut å kunne oppfylle NTE-grenseverdiene. Det bør imidlertid kreves at de skal overvåke NO_x -utslippene i dette tidsrommet.
- 20) Produsenter av kjøretøyer i svært små serier bør unntas fra bestemmelsene i RDE-prøvmingsmetoden. Med et volum på mindre enn 1 000 solgte kjøretøyer per år i Unionen bidrar de bare marginalt til de samlede utslippene fra lette person- og nyttekjøretøyer.
- 21) Artikkel 15 nr. 6 i forordning (EU) 2017/1151 krever at de juridiske bestemmelsene i direktiv 2007/46/EF undersøkes etter innføringen av WLTP-prøvmingene for å sikre rettferdig behandling for kjøretøyer som allerede tidligere er godkjent med hensyn til NEDC-prøvmingskravene.
- 22) Denne undersøkelsen viser at kravene i forordning (EU) 2017/1151 bør få anvendelse på nyregistrerte kjøretøyer, herunder dem hvis typer tidligere er godkjent på grunnlag av NEDC-prøvmingene fastsatt i forordning (EF) nr. 692/2008. Alle nye kjøretøyer, uavhengig av om deres type tidligere er godkjent på grunnlag av NEDC-prøvminger, eller om deres type er godkjent for første gang på grunnlag av WLTP-prøvmingene, skal i samsvar med artikkel 15 i forordning (EU) 2017/1151 oppfylle kravene i vedlegg IIIA til nevnte forordning fra og med 1. september 2019. For N1-kjøretøyer i klasse II og III og kjøretøyer i gruppe N2 er den relevante datoen 1. september 2020.
- 23) For å sikre at vedkommende typegodkjenningmyndighet er fullt ut underrettet om anvendelsen av denne regelen, bør denne anvendelsen nevnes i avsnitt II nr. 5, Merknader, i EF-typegodkjenningensdokumentet, som angitt i tillegg 4 til vedlegg I til forordning (EU) 2017/1151.
- 24) Bestemmelsene om produsentenes forpliktelse til å angi hjelpestrategien for utslippsreduksjon (AES) er tydelig knyttet til forbudet mot bruk av manipulasjonsinnretninger. Derfor bør behovet for at godkjenningmyndigheten treffer en beslutning under typegodkjenningen basert på risikovurderingen og helse- og miljøvirkningene av AES, være klart angitt i lovgivningen, og innholdet i den utvidede dokumentasjonspakken bør gjøre nevnte myndighet i stand til å treffe denne beslutningen.
- 25) For å sikre åpenhet, muliggjøre sammenligning med de verdiene som måles ved uavhengig prøvming, og muliggjøre utvikling av stimuleringsiltak hos lokale eller nasjonale myndigheter bør det innføres en forpliktelse for produsenten til å oppgi den høyeste verdien for NO_x -utslipp og det største partikkelantallet (PN) i RDE-prøvmingene i samsvarsertifikatet for hvert kjøretøy.

- 26) Kommissjonen bør løpende vurdere bestemmelsene i RDE-prøvningsmetoden og tilpasse disse bestemmelsene for å ta hensyn til ny kjøretøy- og/eller måleteknologi og for å sikre at de er virkningsfulle. På samme måte bør Kommissjonen årlig vurdere hva som er passende nivå for de endelige samsvarsfaktorene for forurensende gasser og partikkelantall i lys av den tekniske utviklingen. Den bør særlig vurdere de to alternative metodene for evaluering av PEMS-utslippsdata fastsatt i tillegg 5 og 6 til vedlegg IIIA til forordning (EU) 2017/1151 med sikte på å utvikle en felles metode.
- 27) Forordning (EU) 2017/1151 og direktiv 2007/46/EF bør derfor endres.
- 28) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Den tekniske komité for motorvogner.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I forordning (EU) nr. 2017/1151 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 2 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 32 skal lyde:

«32) «produsent av kjøretøyer i små serier» en produsent hvis årsproduksjon på verdensplan er på under 10 000 enheter i året før det året da typegodkjenningen gis, og

a) som ikke tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter, eller

b) som tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter hvis årsproduksjon på verdensplan er på under 10 000 enheter i året før det året typegodkjenningen gis, eller

c) som tilhører en gruppe av tilknyttede produsenter, men driver eget produksjonsanlegg og egen utviklingsavdeling.»

b) Nye nr. 32a, 32b og 32c skal lyde:

«32a) «eget produksjonsanlegg» et produksjons- eller monteringsanlegg som produsenten bruker til å produsere eller montere nye kjøretøyer for nevnte produsent, herunder eventuelt kjøretøyer beregnet på eksport,

32b) «egen utviklingsavdeling» et anlegg der hele kjøretøyet konstrueres og utvikles, som kontrolleres av produsenten og som denne har bruksrett til,

32c) «produsent av kjøretøyer i svært små serier» en produsent av kjøretøyer i små serier som definert i nr. 32 som har registrert under 1 000 enheter i Fellesskapet i året før det året typegodkjenningen gis.»

2) I artikkel 3 nr. 11 skal nytt ledd lyde:

«Kravene i vedlegg IIIA får ikke anvendelse på typegodkjenninger med hensyn til utslipp i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 gitt til produsenter av kjøretøyer i svært små serier.»

3) I artikkel 5 gjøres følgende endringer:

a) Nr. 11 skal lyde:

«11. For at typegodkjenningsmyndighetene skal kunne vurdere riktig bruk av AES, idet det tas hensyn til forbudet mot manipulasjonsinnretninger i artikkel 5 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007, skal produsenten også framlegge en utvidet dokumentasjonspakke som beskrevet i tillegg 3a i vedlegg I til denne forordning.

Den utvidede dokumentasjonspakken nevnt i nr. 11 skal holdes strengt fortrolig. Dokumentasjonspakken skal identifiseres og dateres av typegodkjenningsmyndigheten og oppbevares av vedkommende myndighet i minst ti år etter at godkjenningen er gitt. Den utvidede dokumentasjonspakken skal på anmodning oversendes Kommisjonen.»

b) Nr. 12 utgår.

4) I artikkel 15 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 4 gjøres følgende endringer:

i) Bokstav a) skal lyde:

«a) Kravene i nr. 2.1 i vedlegg IIIA, unntatt kravene til partikkelantall (PN), får ikke anvendelse.»

ii) Nytt ledd skal lyde:

«Dersom et kjøretøy ble typegodkjent i samsvar med kravene i forordning (EF) nr. 715/2007 og dets gjennomføringsregelverk før 1. september 2017 for kjøretøyer i gruppe M og gruppe N1 klasse I, eller før 1. september 2018 for kjøretøyer i gruppe N1 klasse II og III og gruppe N2, skal det ikke anses å tilhøre en ny type med hensyn til første ledd. Det samme gjelder også dersom det utvikles nye typer med utgangspunkt i den opprinnelige typen utelukkende på grunn av anvendelsen av den nye typedefinisjonen i artikkel 2 nr. 1 i denne forordning. I disse tilfellene skal anvendelsen av dette ledd nevnes i avsnitt II nr. 5, Merknader, i EF-typegodkjenningsdokumentet, som angitt i tillegg 4 til vedlegg I til forordning (EU) 2017/1151, herunder en henvisning til den forrige typegodkjenningen.»

b) Nytt nr. 7 skal lyde:

«7. Fram til fem år og fire måneder etter datoene angitt i artikkel 10 nr. 4 og 5 i forordning (EF) nr. 715/2007 får kravene i nr. 2.1 i vedlegg IIIA ikke anvendelse på typegodkjenninger med hensyn til utslipp i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 gitt til produsenter av kjøretøyer i små serier som definert i artikkel 2 nr. 32. I tidsrommet mellom tre år og fem år og fire måneder etter datoene angitt i artikkel 10 nr. 4, og mellom fire år og fem år og fire måneder etter datoene angitt i artikkel 10 nr. 5 i forordning (EF) nr. 715/2007, skal imidlertid produsenter av kjøretøyer i små serier overvåke og rapportere RDE-verdiene for sine kjøretøyer.»

5) Ny artikkel 18a skal lyde:

«Artikkel 18a

Hybridkjøretøyer og ladbare hybridkjøretøyer

Kommisjonen skal utarbeide en revidert metode for å innføre en pålitelig og fullstendig vurderingsmetode for hybridkjøretøyer og ladbare hybridkjøretøyer med sikte på å sikre at deres RDE-verdier er direkte sammenlignbare med verdiene for konvensjonelle kjøretøyer, med et mål om at den skal kunne framlegges ved neste endring av forordningen.»

- 6) Vedlegg I endres i samsvar med vedlegg I til denne forordning.
- 7) Vedlegg IIIA endres i samsvar med vedlegg II til denne forordning.

Artikkel 2

Vedlegg IX til direktiv 2007/46/EF endres i samsvar med vedlegg III til denne forordning.

Artikkel 3

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

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

Utferdiget i Brussel 7. juni 2017.

For Kommisjonen
Jean-Claude JUNCKER
President

VEDLEGG I

I vedlegg I til forordning (EU) 2017/1151 skal nytt tillegg 3a lyde:

«Tillegg 3a

Utvidet dokumentasjonspakke

Den utvidede dokumentasjonspakken skal inneholde følgende opplysninger om alle AES:

- a) En erklæring fra produsenten om at kjøretøyet ikke har noen manipulasjonsinnretning som ikke er omfattet av et av unntakene i artikkel 5 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007.
- b) En beskrivelse av motoren og utslippskontrollstrategiene og innretningene som anvendes, det være seg programvare eller maskinvare, og eventuelle forhold der strategiene og innretningene ikke vil fungere slik de gjør ved typegodkjenningssprøving.
- c) En erklæring om programvareversjonene som brukes til å kontrollere disse AES/BES, herunder relevante kontrollsummer for disse programvareversjonene og anvisninger til myndigheten om hvordan kontrollsummene skal leses; erklæringen skal ajourføres og sendes til den typegodkjenningsmyndigheten som oppbevarer denne utvidede dokumentasjonspakken, hver gang det kommer en ny programvareversjon som har innvirkning på AES/BES.
- d) Detaljert teknisk begrunnelse for alle AES, herunder forklaringer om hvorfor noen av unntakene fra forbudet mot manipulasjonsinnretninger i artikkel 5 nr. 2 i forordning (EF) nr. 715/2007 får anvendelse, dersom det er relevant, herunder maskinvaredeler som må beskyttes av AES, dersom det er relevant, og/eller bevis på plutselige og uopprettelige motorskader som ikke kan forebygges ved regelmessig vedlikehold og som vil kunne forekomme uten bruk av AES, sammen med en risikovurdering som anslår risikoen med og uten AES; en begrunnet forklaring om hvorfor det er nødvendig å bruke en AES ved start av motoren.
- e) En beskrivelse av drivstoffstyringssystemets logikk, innstillingsstrategier og omkoplingspunkter for alle driftstilstander.
- f) En beskrivelse av det hierarkiske forholdet mellom flere AES (dvs. når mer enn én AES kan være aktiv samtidig, en angivelse av hvilken AES som er primær, metoden for samvirking mellom strategiene, herunder datastrømndiagrammer og beslutningsdiagrammer, og hvordan hierarkiet sikrer at utslipp fra alle AES begrenses til lavest mulig nivå).
- g) En liste over parametere som måles og/eller beregnes av AES, samt formålet med hver enkelt parameter som måles og/eller beregnes, og hvordan hver av disse parametrene er knyttet til motorskader; herunder beregningsmetoden og hvor godt disse beregnede parametrene samsvarer med den faktiske tilstanden for parameteren som kontrolleres, og eventuelle påfølgende toleranser eller sikkerhetsfaktorer som inngår i analysen.
- h) En liste over parametere for kontroll av motor eller utslipp som modelleres som funksjon av den eller de målte eller beregnede parametrene og modelleringsområdet for hver parameter for kontroll av motor eller utslipp, samt forholdet mellom parametere for kontroll av motor eller utslipp og målte eller beregnede parametere.
- i) En evaluering av hvordan AES vil begrense reelle utslipp under kjøring til lavest mulig nivå, herunder en detaljert analyse av den forventede økningen av utslipp av samlede regulerte forurensende stoffer og CO₂ ved å bruke AES sammenlignet med BES.»

VEDLEGG II

[Vedlegget er kunngjort i EUT 175 av 7.7.2017, s. 715–731.]

VEDLEGG III

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

- a) Etter nr. 48.1 på side 2 i samsvarssertifikatet for kjøretøyer i gruppe M1 skal nytt nr. 48.2 lyde:

«48.2 Angitte høyeste RDE-verdier (dersom relevant)

Fullstendig RDE-kjøresyklus: NO_x: , partikler (antall):

Bykjøring i RDE-kjøresyklus: NO_x: , partikler (antall): »

- b) Etter nr. 48.1 på side 2 i samsvarssertifikatet for kjøretøyer i gruppe M2 skal nytt nr. 48.2 lyde:

«48.2 Angitte høyeste RDE-verdier (dersom relevant)

Fullstendig RDE-kjøresyklus: NO_x: , partikler (antall):

Bykjøring i RDE-kjøresyklus: NO_x: , partikler (antall): »

- c) Etter nr. 48.1 på side 2 i samsvarssertifikatet for kjøretøyer i gruppe N1 skal nytt nr. 48.2 lyde:

«48.2 Angitte høyeste RDE-verdier (dersom relevant)

Fullstendig RDE-kjøresyklus: NO_x: , partikler (antall):

Bykjøring i RDE-kjøresyklus: NO_x: , partikler (antall): »

- d) Etter nr. 48.1 på side 2 i samsvarssertifikatet for kjøretøyer i gruppe N2 skal nytt nr. 48.2 lyde:

«48.2 Angitte høyeste RDE-verdier (dersom relevant)

Fullstendig RDE-kjøresyklus: NO_x: , partikler (antall):

Bykjøring i RDE-kjøresyklus: NO_x: , partikler (antall): »
