

KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2017/2400**2019/EØS/55/26****av 12. desember 2017****om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til
bestemmelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøyer og om endring av
europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF og kommisjonsforordning
(EU) nr. 582/2011^(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til 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⁽¹⁾, særlig artikkel 4 nr. 3 og artikkel 5 nr. 4 bokstav e),

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. 7, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Forordning 595/2009/EF er en av særrettsaktene etter den framgangsmåten for typegodkjenning som ble innført ved direktiv 2007/46/EF. Den gir Kommisjonen myndighet til å treffe tiltak med hensyn til CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøyer. Formålet med denne forordning er å fastsette tiltak for å innhente nøyaktige opplysninger om CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer som bringes i omsetning i Unionen.
- 2) Direktiv 2007/46/EF fastsetter de nødvendige kravene til typegodkjenning av et helt kjøretøy.
- 3) Kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011⁽³⁾ fastsetter krav til godkjenning av tunge kjøretøyer med hensyn til utslipp og tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer. Tiltak for bestemmelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye tunge kjøretøyer bør være en del av typegodkjenningssystemet som innføres ved denne forordning. En lisens til å utføre simuleringer for å bestemme et kjøretøys CO₂-utslipp og drivstofforbruk vil være en forutsetning for å oppnå de ovennevnte godkjenningene.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 349 av 29.12.2017, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 82/2018 av 27. april 2018 om endring av EØS-avtalens vedlegg II (Tekniske forskrifter, standarder, prøving og sertifisering), ennå ikke kunngjort.

⁽¹⁾ EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011 av 25. mai 2011 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI) og om endring av vedlegg I og III til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF (EUT L 167 av 25.6.2011, s. 1).

- 4) Utslipp fra lastebiler, busser og turvogner, som er de mest representative gruppene av tunge kjøretøyer, utgjør for tiden omkring 25 % av CO₂-utslippene fra veitransport og forventes å øke enda mer i framtiden. For å nå målet om en reduksjon på 60 % av CO₂-utslippene fra transportsektoren innen 2050, bør det innføres effektive tiltak for å begrense utslippene fra tunge kjøretøyer.
- 5) Inntil nå er det ikke fastsatt noen felles metode i Unionens regelverk for å måle CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøyer, noe som gjør det umulig å sammenligne kjøretøyenes ytelse objektivt eller å innføre tiltak, enten på unionsplan eller nasjonalt plan, som vil oppmuntre til innføringen av mer energieffektive kjøretøyer. Som følge av dette har det ikke vært noen gjennomsliktighet i markedet når det gjelder energieffektivitet for tunge kjøretøyer.
- 6) Sektoren for tunge kjøretøyer er svært variert, med et betydelig antall ulike kjøretøytyper og -modeller samt en høy grad av brukertilpasning. Kommisjonen har foretatt en grundig analyse av de tilgjengelige alternativene for måling av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for disse kjøretøyene, og konkluderte med at for å innhente entydige data til lavest mulig kostnad for alle produserte kjøretøyer, bør CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøyer bestemmes ved hjelp av en simuleringsprogramvare.
- 7) For å gjenspeile mangfoldet i sektoren bør tunge kjøretøyer inndeles i grupper av kjøretøyer med lignende akselkonfigurasjon, understellskonfigurasjon og største teknisk tillatte totalmasse. Disse parametrene definerer formålet med kjøretøyet, og bør derfor avgjøre hvilke prøvingscykluser som skal brukes til simuleringen.
- 8) Ettersom det ikke finnes noen tilgjengelig programvare på markedet som oppfyller kravene som er nødvendige for vurderingen av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøyer, bør Kommisjonen utarbeide en egen programvare som skal brukes til disse formålene.
- 9) Denne programvaren bør være offentlig tilgjengelig, ha åpen kildekode samt kunne lastes ned og kjøres. Den bør omfatte et simuleringsverktøy for beregning av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for særlige tunge kjøretøyer. Verktøyet bør være utformet for å bruke som inndata de dataene som gjenspeiler egenskapene ved de komponentene, de separate tekniske enhetene og de systemene som har en betydelig innvirkning på CO₂-utslippene og drivstofforbruket for tunge kjøretøyer – det vil si motor, girkasse og ytterligere kraftoverføringskomponenter, aksler, dekk, aerodynamikk og hjelpeutstyr. Programvaren bør også omfatte forbehandlingsverktøy som skal brukes til kontroll og forbehandling av simuleringsverktøyetets inndata for motoren og kjøretøyetets luftmotstand, samt et hash-verktøy som skal brukes til kryptering av simuleringsverktøyetets inndata- og utdata-filer.
- 10) For å muliggjøre en realistisk vurdering bør simuleringsverktøyet være utstyrt med en rekke funksjoner som gjør det mulig å simulere kjøretøyer med forskjellige nyttelaster og forskjellig drivstoff under særlige prøvingscykluser, avhengig av kjøretøyetets bruksområde.
- 11) Kommisjonen anser at det er viktig med en velfungerende programvare slik at kjøretøyenes CO₂-utslipp og drivstofforbruk kan bestemmes korrekt og for å holde tritt med den teknologiske utviklingen, og Kommisjonen bør derfor vedlikeholde programvaren og oppdatere den ved behov.
- 12) Simuleringene bør foretas av kjøretøyprodusentene før et nytt kjøretøy registreres, selges eller tas i bruk i Unionen. Det bør også fastsettes bestemmelser om tildeling av lisens for kjøretøyprodusentenes prosesser for beregning av kjøretøyenes CO₂-utslipp og drivstofforbruk. Kjøretøyprodusentenes prosesser for behandling og bruk av data med sikte på beregning av kjøretøyenes CO₂-utslipp og drivstofforbruk ved hjelp av simuleringsverktøyet bør vurderes og overvåkes nøye av godkjenningsmyndighetene for å sikre at simuleringene utføres på en korrekt måte. Det bør derfor fastsettes bestemmelser som krever at kjøretøyprodusentene skaffer en lisens for bruk av simuleringsverktøyet.
- 13) De CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponentene, de separate tekniske enhetene og systemene som har en betydelig innvirkning på CO₂-utslippene og drivstofforbruket for tunge kjøretøyer, bør brukes som inndata for simuleringsverktøyet.
- 14) For å gjenspeile særtrekkene ved de enkelte komponentene, de separate tekniske enhetene og systemene, og for å gjøre det mulig å bestemme de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene mer presist, bør det fastsettes bestemmelser om sertifisering av slike egenskaper på grunnlag av prøving.

- 15) For å begrense kostnadene til sertifisering bør produsentene ha mulighet til å gruppere komponenter, separate tekniske enheter og systemer med lignende konstruksjon og CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper, i familier. I hver familie bør den komponenten, den separate tekniske enheten eller det systemet som har de minst gunstige egenskapene når det gjelder CO₂-utslipp og drivstofforbruk i denne familien, prøves, og resultatene bør gjelde for hele familien.
- 16) Kostnadene knyttet til prøving kan utgjøre en viktig hindring, særlig for selskaper som framstiller komponenter, separate tekniske enheter eller systemer i små volumer. For at det skal finnes et økonomisk bærekraftig alternativ til sertifisering, bør det fastsettes standardverdier for visse komponenter, separate tekniske enheter og systemer, og det bør være mulig å bruke disse verdiene i stedet for de sertifiserte verdiene som er fastsatt på grunnlag av prøving. Standardverdiene bør imidlertid fastsettes på en måte som oppmuntrer leverandørene av komponenter, separate tekniske enheter og systemer til å søke om sertifisering.
- 17) For å sikre at resultatene med hensyn til CO₂-utslipp og drivstofforbruk som er oppgitt av leverandørene av komponenter, separate tekniske enheter og systemer samt av kjøretøyprodusentene, er korrekte, bør det fastsettes bestemmelser for å kontrollere og sikre at bruken av simuleringsverktøyet samt de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved de aktuelle komponentene, separate tekniske enhetene og systemene, er i samsvar med kravene.
- 18) For å sikre at nasjonale myndigheter og industrien får en tilstrekkelig lang overgangsperiode, bør forpliktelsen til å bestemme og oppgi CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye kjøretøyer innføres gradvis for forskjellige kjøretøygrupper, og starte med de kjøretøyene som er de største kildene til CO₂-utslipp i sektoren for tunge nyttekjøretøyer.
- 19) Bestemmelsene fastsatt i denne forordning utgjør en del av rammen fastsatt ved direktiv 2007/46/EF og utfyller bestemmelsene om typegodkjenning med hensyn til utslipp og opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer fastsatt i forordning (EU) nr. 582/2011. For å skape en tydelig forbindelse mellom disse bestemmelsene og denne forordning bør direktiv 2007/46/EF og forordning (EU) nr. 582/2011 endres.
- 20) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Den tekniske komité for motorvogner.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL 1

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Artikkel 1

Formål

Denne forordning utfyller de rettslige rammene for typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp og opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, som ble fastsatt ved forordning (EU) nr. 582/2011, ved å fastsette regler for utstedelse av lisenser til å bruke et simuleringsverktøy med sikte på å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye kjøretøyer som skal selges, registreres eller tas i bruk i Unionen, og for bruk av dette simuleringsverktøyet og angivelse av de verdiene for CO₂-utslipp og drivstofforbruk som bestemmes med dette verktøyet.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Med forbehold for artikkel 4 annet ledd får denne forordning anvendelse på kjøretøyer i gruppe N2 som definert i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, med en største teknisk tillatte totalmasse på over 7 500 kg, og på alle kjøretøyer i gruppe N3 som definert i nevnte vedlegg.
2. Når det gjelder etappevis typegodkjenning av kjøretøyer nevnt i nr. 1, får denne forordning anvendelse bare på basiskjøretøyer utstyrt med minst et understell, en motor, en girkasse, aksler og dekk.
3. Denne forordning får ikke anvendelse på terrenggående kjøretøyer, spesialkjøretøyer og terrenggående spesialkjøretøyer som definert i henholdsvis nr. 2.1, 2.2 og 2.3 i del A i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF.

*Artikkel 3***Definisjoner**

I denne forordning menes med

- 1) «CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper» bestemte egenskaper beregnet for en komponent, en separat teknisk enhet og et system som bestemmer denne delens innvirkning på et kjøretøys CO₂-utslipp og drivstofforbruk,
- 2) «inndata» opplysninger om CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper ved en komponent, en separat teknisk enhet eller et system som brukes av simuleringsverktøyet for å bestemme et kjøretøys CO₂-utslipp og drivstofforbruk,
- 3) «inndatainformasjon» opplysninger om et kjøretøys egenskaper som simuleringsverktøyet bruker for å bestemme kjøretøyets CO₂-utslipp og drivstofforbruk, og som ikke inngår i inndata,
- 4) «produsent» den personen eller det organet som er ansvarlig overfor godkjenningsmyndigheten for alle deler av sertifiseringsprosessen og for å sikre samsvar for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponenter, separate tekniske enheter og systemer. Personen eller organet trenger ikke nødvendigvis å være direkte involvert i alle stadier av framstillingen av komponenten, den separate tekniske enheten eller systemet som skal sertifiseres,
- 5) «godkjent enhet» en nasjonal myndighet som er godkjent av en medlemsstat til å anmode om relevante opplysninger fra produsenter og kjøretøyprodusenter om de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved en bestemt komponent, en bestemt separat teknisk enhet eller et bestemt system samt nye kjøretøyers CO₂-utslipp og drivstofforbruk,
- 6) «girkasse» en innretning som består av minst to skiftbare gir, som endrer dreiemoment og turtall med definerte utvekslingsforhold,
- 7) «dreiemomentomformer» en hydrodynamisk startkomponent, som er en separat komponent i kraftoverføringen eller girkassen, med seriell kraftoverføring som tilpasser hastigheten mellom motor og hjul og multipliserer dreiemomentet,
- 8) «annen dreiemomentoverførende komponent» eller «OTTC» (other torque transferring component) en roterende komponent knyttet til kraftoverføringen som fører til dreiemomenttap avhengig av sin egen rotasjonshastighet,
- 9) «ytterligere kraftoverføringskomponent» eller «ADC» (additional driveline component) en roterende komponent i kraftoverføringen som overfører eller fordeler effekt til andre kraftoverføringskomponenter, og som fører til dreiemomenttap avhengig av sin egen rotasjonshastighet,
- 10) «aksel» en sentral akse for et roterende hjul eller gir som drivaksel for et kjøretøy,
- 11) «luftmotstand» en egenskap ved en kjøretøykonfigurasjon som innebærer at aerodynamisk kraft påvirker kjøretøyet i motsatt retning av luftstrømmen, og som bestemmes som et produkt av luftmotstandskoeffisienten og tverrsnittsarealet for forhold uten sidevind,
- 12) «hjelpeutstyr» kjøretøykomponenter, herunder motorvifter, styresystemer, elektriske systemer, pneumatiske systemer og klimaanlegg (AC) hvis CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper er definert i vedlegg IX,
- 13) «komponentfamilie», «familie av separate tekniske enheter» eller «systemfamilie» produsentens gruppering av henholdsvis komponenter, separate tekniske enheter eller systemer, som gjennom sin utforming har lignende CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper,
- 14) «hovedkomponent», «separat teknisk hovedenhet» eller «hovedsystem» henholdsvis en komponent, en separat teknisk enhet eller et system som er valgt ut fra en komponentfamilie, en familie av separate tekniske enheter eller en systemfamilie på en slik måte at deres CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper vil utgjøre det verst tenkelige tilfellet for denne komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien.

*Artikkel 4***Kjøretøygrupper**

I denne forordning skal motorvogner klassifiseres i kjøretøygrupper i samsvar med tabell 1 i vedlegg I.

Artikkel 5–22 får ikke anvendelse på motorvogner i kjøretøygruppe 0, 6, 7, 8, 13, 14, 15 og 17.

*Artikkel 5***Elektroniske verktøy**

1. Kommisjonen skal stille til rådighet følgende elektroniske verktøy kostnadsfritt, i form av programvare som kan lastes ned og kjøres:

- a) Et simuleringsverktøy.
- b) Forbehandlingsverktøy.
- c) Et hash-verktøy.

Kommisjonen skal vedlikeholde de elektroniske verktøyene og sørge for at de blir endret og oppdatert.

2. Kommisjonen skal gjøre de elektroniske verktøyene nevnt i nr. 1, tilgjengelige gjennom en offentlig tilgjengelig dedikert elektronisk distribusjonsplattform.

3. Simuleringsverktøyet skal brukes til å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye kjøretøyer. Det skal være konstruert slik at det fungerer på grunnlag av inndatainformasjon som angitt i vedlegg III, samt inndata nevnt i artikkel 12 nr. 1.

4. Forbehandlingsverktøyene skal brukes til å kontrollere og sammenstille prøvingsresultatene, og til å utføre ytterligere beregninger knyttet til CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper ved visse komponenter, separate tekniske enheter eller systemer samt konvertere dem til et format som brukes av simuleringsverktøyet. Produsenten skal bruke forbehandlingsverktøyene etter å ha utført prøvingene nevnt i nr. 4 i vedlegg V for motorer og i nr. 3 i vedlegg VIII for luftmotstand.

5. Hash-verktøyene skal brukes til å opprette en entydig forbindelse mellom de sertifiserte CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved en komponent, en separat teknisk enhet eller et system og dens eller dets sertifiseringsdokument, og til å opprette en entydig forbindelse mellom et kjøretøy og produsentens registreringsfil nevnt i nr. 1 i vedlegg IV.

KAPITTEL 2**LISENS TIL Å BRUKE SIMULERINGSVERKTØYET TIL TYPEGODKJENNING MED HENSYN TIL UTSLIPP OG
OPPLYSNINGER OM REPARASJON OG VEDLIKEHOLD AV KJØRETØYER***Artikkel 6***Søknad om lisens til å bruke simuleringsverktøyet med sikte på å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye kjøretøyer**

1. Kjøretøyprodusenten skal innlevere til godkjenningsmyndigheten en søknad om lisens til å bruke simuleringsverktøyet nevnt i artikkel 5 nr. 3 med sikte på å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye kjøretøyer som tilhører én eller flere kjøretøygrupper («lisens»).

2. Søknaden om lisens skal ha form av et opplysningsdokument som er utarbeidet i samsvar med modellen fastsatt i tillegg 1 til vedlegg II.

3. Søknaden om lisens skal ledsages av en tilstrekkelig beskrivelse av de prosessene som produsenten har etablert for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for alle de aktuelle kjøretøygruppene, som angitt i nr. 1 i vedlegg II.

Den skal også ledsages av vurderingsrapporten utarbeidet av godkjenningsmyndigheten etter at den har utført en vurdering i samsvar med nr. 2 i vedlegg II.

4. Kjøretøyprodusenten skal innlevere søknaden om en lisens som er utarbeidet i samsvar med nr. 2 og 3, til godkjenningsmyndigheten senest sammen med søknaden om EF-typegodkjenning av et kjøretøy med et godkjent motorsystem med hensyn til utslipp og tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold i henhold til artikkel 7 i forordning (EU) nr. 582/2011, eller sammen med søknaden om EF-typegodkjenning av et kjøretøy med hensyn til utslipp og tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold i henhold til artikkel 9 i nevnte forordning. Søknaden om lisens skal gjelde den kjøretøygruppen som omfatter den kjøretøytypen som berøres av søknaden om EF-typegodkjenning.

Artikkel 7

Administrative bestemmelser om tildeling av lisens

1. Godkjenningsmyndigheten skal tildele lisensen dersom produsenten innleverer en søknad i samsvar med artikkel 6 og godtgjør at kravene fastsatt i vedlegg II er oppfylt for de aktuelle kjøretøygruppene.

Dersom kravene fastsatt i vedlegg II er oppfylt for bare noen av kjøretøygruppene som er angitt i søknaden om lisens, skal lisensen tildeles bare for disse kjøretøygruppene.

2. Lisensen skal utstedes i samsvar med modellen fastsatt i tillegg 2 til vedlegg II.

Artikkel 8

Senere endringer av de prosessene som er etablert for å bestemme kjøretøyers CO₂-utslipp og drivstofforbruk

1. En lisens skal utvides til andre kjøretøygrupper enn dem som lisensen er tildelt for, som nevnt i artikkel 7 nr. 1, dersom kjøretøyprodusenten godtgjør at de prosessene som vedkommende har etablert for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for kjøretøygrupper som omfattes av lisensen, fullt ut oppfyller kravene i vedlegg II også for andre kjøretøygrupper.

2. Kjøretøyprodusenten skal søke om en utvidelse av lisensen i samsvar med artikkel 6 nr. 1, 2 og 3.

3. Etter å ha fått utstedt lisensen skal kjøretøyprodusenten omgående underrette godkjenningsmyndigheten om eventuelle endringer i de prosessene som vedkommende har etablert for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for kjøretøygruppene som omfattes av lisensen, som kan påvirke nøyaktigheten, påliteligheten og stabiliteten til disse prosessene.

4. Etter å ha mottatt underretningen nevnt i nr. 3 skal godkjenningsmyndigheten underrette kjøretøyprodusenten om hvorvidt de prosessene som påvirkes av endringene, fortsatt omfattes av den tildelte lisensen, om lisensen skal utvides i samsvar med nr. 1 og 2, eller om det bør søkes om en ny lisens i samsvar med artikkel 6.

5. Dersom endringene ikke omfattes av lisensen, skal produsenten innen én måned etter å ha mottatt opplysningene nevnt i nr. 4, søke om utvidelse av lisensen eller om en ny lisens. Dersom produsenten ikke søker om utvidelse av lisensen eller en ny lisens innen nevnte frist, eller dersom søknaden avslås, skal lisensen trekkes tilbake.

KAPITTEL 3

BRUK AV SIMULERINGSVERKTØYET FOR Å BESTEMME CO₂-UTSLIPP OG DRIVSTOFFORBRUK MED SIKTE PÅ REGISTRERING, SALG OG IBRUKTAKING AV NYE KJØRETØYER

Artikkel 9

Forpliktelse til å bestemme og oppgi CO₂-utslipp og drivstofforbruk for nye kjøretøyer

1. En kjøretøyprodusent skal bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for alle nye kjøretøy som skal selges, registreres eller tas i bruk i Unionen, ved hjelp av den siste tilgjengelige versjonen av simuleringsverktøyet nevnt i artikkel 5 nr. 3.

En kjøretøyprodusent kan bruke simuleringsverktøyet i henhold til denne artikkel bare dersom vedkommende innehar en lisens som er tildelt for den aktuelle kjøretøygruppen i samsvar med artikkel 7, eller som er utvidet til den aktuelle kjøretøygruppen i samsvar med artikkel 8 nr. 1.

2. Kjøretøyprodusenten skal registrere resultatene av simuleringen utført i samsvar med nr. 1 første ledd, i produsentens registreringsfil som er utarbeidet i samsvar med modellen fastsatt i del I i vedlegg IV.

Med unntak av tilfellene nevnt i artikkel 21 nr. 3 annet ledd og i artikkel 23 nr. 6 er eventuelle senere endringer av produsentens registreringsfil ikke tillatt.

3. Produsenten skal opprette en kryptografisk hash av produsentens registreringsfil ved hjelp av hash-verktøyet nevnt i artikkel 5 nr. 5.

4. Alle kjøretøyer som skal registreres, selges eller tas i bruk, skal ledsages av den kundeinformasjonsfilen som er utarbeidet av produsenten i samsvar med modellen fastsatt i del II i vedlegg IV.

Alle kundeinformasjonsfiler skal inneholde et avtrykk av den kryptografiske hashen av produsentens registreringsfil som nevnt i nr. 3.

5. Alle kjøretøyer som skal registreres, selges eller tas i bruk, skal ledsages av et samsvarssertifikat, herunder et avtrykk av den kryptografiske hashen av produsentens registreringsfil som nevnt i nr. 3.

Første ledd får ikke anvendelse når det gjelder kjøretøyer som er godkjent i samsvar med artikkel 24 i direktiv 2007/46/EF.

Artikkel 10

Endringer, oppdateringer og funksjonssvikt i elektroniske verktøy

1. Dersom simuleringsverktøyet endres eller oppdateres, skal kjøretøyprodusenten begynne å bruke det endrede eller oppdaterte simuleringsverktøyet senest tre måneder etter at endringene og oppdateringene ble gjort tilgjengelige på den dedikerte elektroniske distribusjonsplattformen.

2. Dersom CO₂-utslippene og drivstofforbruket for nye kjøretøyer ikke kan bestemmes i samsvar med artikkel 9 nr. 1 på grunn av funksjonssvikt i simuleringsverktøyet, skal kjøretøyprodusenten omgående underrette Kommisjonen om dette ved hjelp av den dedikerte elektroniske distribusjonsplattformen.

3. Dersom CO₂-utslippene og drivstofforbruket for nye kjøretøyer ikke kan bestemmes i samsvar med artikkel 9 nr. 1 på grunn av funksjonssvikt i simuleringsverktøyet, skal kjøretøyprodusenten utføre simuleringen av disse kjøretøyene senest sju kalenderdager etter datoen nevnt i nr. 1. Fram til dette tidspunktet bør forpliktelsene som følger av artikkel 9 for de kjøretøyene som det fortsatt er umulig å bestemme drivstofforbruk og CO₂-utslipp for, oppheves.

Artikkel 11

Tilgang til simuleringsverktøyet sine inndata og utdata

1. Produsentens registreringsfil sammen med sertifikater for CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskaper ved komponentene, systemene og de separate tekniske enhetene, skal oppbevares av kjøretøyprodusenten i minst 20 år etter at kjøretøyet er produsert, og skal være tilgjengelige for godkjenningsmyndigheten og Kommisjonen når de anmoder om dette.

2. På anmodning fra en godkjent enhet i en medlemsstat eller fra Kommisjonen, skal kjøretøyprodusenten innen 15 virkedager framlegge produsentens registreringsfil.

3. På anmodning fra en godkjent enhet i en medlemsstat eller av Kommisjonen skal godkjenningsmyndigheten som tildelte lisensen i samsvar med artikkel 7, eller som sertifiserte de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved en komponent, en separat teknisk enhet eller et system i samsvar med artikkel 17, innen 15 virkedager framlegge opplysningsdokumentet nevnt i henholdsvis artikkel 6 nr. 2 eller artikkel 16 nr. 2.

KAPITTEL 4

CO₂-UTSLIPPS- OG DRIVSTOFFFORBRUKSRELATERTE EGENSKAPER VED KOMPONENTER, SEPARATE TEKNISKE ENHETER OG SYSTEMER*Artikkel 12***Komponenter, separate tekniske enheter og systemer som er relevante for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk**

1. Simuleringsverktøyets inndata som nevnt i artikkel 5 nr. 3 skal inneholde opplysninger om de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterede egenskapene ved følgende komponenter, tekniske enheter og systemer:
 - a) Motorer.
 - b) Girkasser.
 - c) Dreiemomentomformere.
 - d) Andre dreiemomentoverførende komponenter.
 - e) Ytterligere kraftoverføringskomponenter.
 - f) Aksler.
 - g) Luftmotstand for karosseri eller tilhenger.
 - h) Hjelpetstyr.
 - i) Dekk.
2. De CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterede egenskapene ved komponentene, de separate tekniske enhetene og systemene nevnt i bokstav b)–g) og bokstav i) i nr. 1 skal enten være basert på de verdiene som er bestemt for hver komponentfamilie, familie av separate tekniske enheter eller systemfamilie, i samsvar med artikkel 14 og sertifisert i samsvar med artikkel 17 («sertifiserte verdier»), eller dersom det ikke foreligger sertifiserte verdier, de standardverdiene som er bestemt i samsvar med artikkel 13.
3. De CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterede egenskapene ved motorer skal være basert på de verdiene som er bestemt for hver motorfamilie i samsvar med artikkel 14 og sertifisert i samsvar med artikkel 17.
4. De CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterede egenskapene ved hjelpetstyr skal være basert på de standardverdiene som er bestemt i samsvar med artikkel 13.
5. Når det gjelder et basiskjøretøy nevnt i artikkel 2 nr. 2, skal de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterede egenskapene ved komponenter, separate tekniske enheter og systemer nevnt i nr. 1 bokstav g) og h) som ikke kan bestemmes for basiskjøretøyet, være basert på standardverdiene. For komponenter, separate tekniske enheter og systemer som er nevnt i bokstav h), skal kjøretøyprodusenten velge teknologien med størst effekttap.

*Artikkel 13***Standardverdier**

1. Standardverdiene for girkasser skal bestemmes i samsvar med tillegg 8 til vedlegg VI.
2. Standardverdiene for dreiemomentomformere skal bestemmes i samsvar med tillegg 9 til vedlegg VI.
3. Standardverdiene for andre dreiemomentoverførende komponenter skal bestemmes i samsvar med tillegg 10 til vedlegg VI.
4. Standardverdiene for ytterligere kraftoverføringskomponenter skal bestemmes i samsvar med tillegg 11 til vedlegg VI.
5. Standardverdiene for aksler skal bestemmes i samsvar med tillegg 3 til vedlegg VII.

6. Standardverdiene for luftmotstanden for et karosseri eller en tilhenger skal bestemmes i samsvar med tillegg 7 til vedlegg VIII.
7. Standardverdiene for hjelpeutstyr skal bestemmes i samsvar med vedlegg IX.
8. Standardverdien for dekk skal være den samme som for C3-dekk fastsatt i tabell 2 i del B i vedlegg II til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009⁽¹⁾.

Artikkel 14

Sertifiserte verdier

1. Verdiene som er bestemt i samsvar med nr. 2–9, kan brukes av kjøretøyprodusenten som simuleringsverktøyets inndata dersom de er sertifisert i samsvar med artikkel 17.
2. De sertifiserte verdiene for motorer skal bestemmes i samsvar med nr. 4 i vedlegg V.
3. De sertifiserte verdiene for girkasser skal bestemmes i samsvar med nr. 3 i vedlegg VI.
4. De sertifiserte verdiene for dreiemomentomformere skal bestemmes i samsvar med nr. 4 i vedlegg VI.
5. De sertifiserte verdiene for andre dreiemomentoverførende komponenter skal bestemmes i samsvar med nr. 5 i vedlegg VI.
6. De sertifiserte verdiene for ytterligere kraftoverføringskomponenter skal bestemmes i samsvar med nr. 6 i vedlegg VI.
7. De sertifiserte verdiene for aksler skal bestemmes i samsvar med nr. 4 i vedlegg VII.
8. De sertifiserte verdiene for luftmotstanden for et karosseri eller en tilhenger skal bestemmes i samsvar med nr. 3 til vedlegg VIII.
9. De sertifiserte verdiene for dekk skal bestemmes i samsvar med vedlegg X.

Artikkel 15

Familiebegrep med hensyn til komponenter, separate tekniske enheter og systemer som bruker sertifiserte verdier

1. Med forbehold for nr. 3–6 skal de sertifiserte verdiene som er bestemt for en hovedkomponent, en separat teknisk hovedenhet eller et hovedsystem, være gyldige uten ytterligere prøving for alle familiemedlemmer i samsvar med definisjonen av familie fastsatt i
 - tillegg 6 til vedlegg VI med hensyn til familiebegrepet for girkasser, dreiemomentomformere, andre dreiemomentoverførende komponenter og ytterligere kraftoverføringskomponenter,
 - tillegg 4 til vedlegg VII med hensyn til familiebegrepet for aksler,
 - tillegg 5 til vedlegg VIII med hensyn til familiebegrepet for å bestemme luftmotstand.
2. Uten hensyn til nr. 1 skal for motorer de sertifiserte verdiene for alle medlemmer av en motorfamilie som er opprettet i samsvar med definisjonen av familie som angitt i tillegg 3 til vedlegg V, beregnes i samsvar med nr. 4, 5 og 6 i vedlegg V.

For dekk skal en familie bestå av bare én dekktype.

3. De CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved hovedkomponenten, den separate tekniske hovedenheten eller hovedsystemet skal ikke være bedre enn egenskapene ved et hvilket som helst annet medlem i samme familie.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 av 13. juli 2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 200 av 31.7.2009, s. 1).

4. Produsenten skal dokumentere overfor godkjenningsmyndigheten at hovedkomponenten, den separate tekniske hovedenheten eller hovedsystemet fullt ut representerer komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien.

Dersom godkjenningsmyndigheten innenfor rammen av prøving med henblikk på artikkel 16 nr. 3 annet ledd fastslår at den valgte hovedkomponenten, den valgte separate tekniske hovedenheten eller det valgte hovedsystemet ikke fullt ut representerer komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien, skal en alternativ referansekomponent, en alternativ separat teknisk referanseenhet eller et alternativt referansesystem velges ut av godkjenningsmyndigheten og prøves, for deretter å bli hovedkomponent, separat teknisk hovedenhet eller hovedsystem.

5. På anmodning fra produsenten og etter avtale med godkjenningsmyndigheten, kan de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved en bestemt komponent, en bestemt separat teknisk enhet eller et bestemt system som ikke er henholdsvis en hovedkomponent, en separat teknisk hovedenhet eller et hovedsystem, angis i sertifikatet for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien.

De CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved den bestemte komponenten, den bestemte separate tekniske enheten eller det bestemte systemet skal bestemmes i samsvar med artikkel 14.

6. Dersom de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved den bestemte komponenten, den bestemte separate tekniske enheten eller det bestemte systemet som er bestemt i samsvar med nr. 5, fører til høyere verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk enn dem som gjelder for henholdsvis hovedkomponenten, den separate tekniske hovedenheten eller hovedsystemet, skal produsenten utelukke den/det fra den eksisterende familien, tildele den/det til en ny familie og definere den/det som ny hovedkomponent, ny separat teknisk hovedenhet eller nytt hovedsystem for denne familien, eller søke om en utvidelse av sertifiseringen i henhold til artikkel 18.

Artikkel 16

Søknad om sertifisering av de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponenter, separate tekniske enheter eller systemer

1. Søknaden om sertifisering av de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien, skal framlegges for godkjenningsmyndigheten.

2. Søknaden om sertifisering skal ha form av et opplysningsdokument som er utarbeidet i samsvar med modellen fastsatt i

- tillegg 2 til vedlegg V med hensyn til motorer,
- tillegg 2 til vedlegg VI med hensyn til girkasser,
- tillegg 3 til vedlegg VI med hensyn til dreiemomentomformere,
- tillegg 4 til vedlegg VI med hensyn til andre dreiemomentoverførende komponenter,
- tillegg 5 til vedlegg VI med hensyn til ytterligere kraftoverføringskomponenter,
- tillegg 2 til vedlegg VII med hensyn til aksler,
- tillegg 2 til vedlegg VIII med hensyn til luftmotstand,
- tillegg 2 til vedlegg X med hensyn til dekk.

3. Søknaden om sertifisering skal ledsages av en forklaring av de konstruksjonselementene for den aktuelle komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien som har en ikke ubetydelig innvirkning på de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved de aktuelle komponentene, separate tekniske enhetene eller systemene.

Søknaden skal også ledsages av relevante prøvingsrapporter utstedt av en godkjenningsmyndighet, av prøvingsresultater og av en samsvarserklæring utstedt av en godkjenningsmyndighet i henhold til nr. 1 i vedlegg X til direktiv 2007/46/EF.

*Artikkel 17***Administrative bestemmelser om sertifisering av de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponenter, separate tekniske enheter og systemer**

1. Dersom alle de gjeldende kravene er oppfylt, skal godkjenningmyndigheten sertifisere verdiene for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved den aktuelle komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien.
2. I tilfellet nevnt i nr. 1, skal godkjenningmyndigheten utstede et sertifikat for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved hjelp av modellen fastsatt i
 - tillegg 1 til vedlegg V med hensyn til motorer,
 - tillegg 1 til vedlegg VI med hensyn til girkasser, dreiemomentomformere, andre dreiemomentoverførende komponenter og ytterligere kraftoverføringskomponenter,
 - tillegg 1 til vedlegg VII med hensyn til aksler,
 - tillegg 1 til vedlegg VIII med hensyn til luftmotstand,
 - tillegg 1 til vedlegg X med hensyn til dekk.
3. Godkjenningmyndigheten skal tildele et sertifiseringsnummer i samsvar med nummereringssystemet i
 - tillegg 6 til vedlegg V med hensyn til motorer,
 - tillegg 7 til vedlegg VI med hensyn til girkasser, dreiemomentomformere, andre dreiemomentoverførende komponenter og ytterligere kraftoverføringskomponenter,
 - tillegg 5 til vedlegg VII med hensyn til aksler,
 - tillegg 8 til vedlegg VIII med hensyn til luftmotstand,
 - tillegg 1 til vedlegg X med hensyn til dekk.

Godkjenningmyndigheten skal ikke gi samme nummer til en annen komponentfamilie, familie av separate tekniske enheter eller systemfamilie. Sertifiseringsnummeret skal brukes som identifikator for prøvingsrapporten.

4. Godkjenningmyndigheten skal ved hjelp av hash-verktøyet nevnt i artikkel 5 nr. 5, opprette en kryptografisk hash av filen med prøvingsresultater, som skal inneholde sertifiseringsnummeret. Denne hashen skal utarbeides umiddelbart etter at prøvingsresultatene foreligger. Godkjenningmyndigheten skal lage et avtrykk av hashen sammen med sertifiseringsnummeret på sertifikatet for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene.

*Artikkel 18***Utvidelse for å innlemme en ny komponent, en separat teknisk enhet eller et system i en komponentfamilie, familie av separate tekniske enheter eller systemfamilie**

1. På anmodning fra produsenten og med godkjenning fra godkjenningmyndigheten kan en ny komponent, en ny separat teknisk enhet eller et nytt system innlemmes som medlem i en sertifisert komponentfamilie, familie av separate tekniske enheter eller systemfamilie dersom de oppfyller kriteriene for definisjon av familie fastsatt i
 - tillegg 3 til vedlegg V med hensyn til familiebegrepet for motorer,
 - tillegg 6 til vedlegg VI med hensyn til familiebegrepet for girkasser, dreiemomentomformere, andre dreiemomentoverførende komponenter og ytterligere kraftoverføringskomponenter,
 - tillegg 4 til vedlegg VII med hensyn til familiebegrepet for aksler,
 - tillegg 5 til vedlegg VIII med hensyn til familiebegrepet for å bestemme luftmotstand.

I slike tilfeller skal godkjenningmyndigheten utstede et revidert sertifikat med et utvidelsesnummer.

Produsenten skal endre opplysningsdokumentet nevnt i artikkel 16 nr. 2, og framlegge det for godkjenningmyndigheten.

2. Dersom de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved den bestemte komponenten, den bestemte separate tekniske enheten eller det bestemte systemet som fastsatt i samsvar med nr. 1, fører til høyere verdier for CO₂-utslipp og drivstofforbruk enn dem som gjelder for henholdsvis hovedkomponenten, den separate tekniske hovedenheten eller hovedsystemet, skal den nye komponenten, den nye separate tekniske enheten eller det nye systemet bli den nye hovedkomponenten, den nye separate tekniske hovedenheten eller det nye hovedsystemet.

Artikkel 19

Senere endringer som er relevante for sertifisering av de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponenter, separate tekniske enheter og systemer

1. Produsenten skal underrette godkjenningmyndigheten om eventuelle endringer i konstruksjonen av eller produksjonsprosessen for aktuelle komponenter, separate tekniske enheter eller systemer, som inntreffer etter sertifiseringen av verdiene for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved den relevante komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien i henhold til artikkel 17, og som kan ha en ikke ubetydelig innvirkning på de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved disse komponentene, separate tekniske enhetene og systemene.

2. Etter å ha mottatt underretningen nevnt i nr. 1 skal godkjenningmyndigheten underrette produsenten om hvorvidt komponentene, de separate tekniske enhetene eller systemene som påvirkes av endringene, fortsatt omfattes av det utstedte sertifikatet, eller om ytterligere prøving i samsvar med artikkel 14 er nødvendig for å kontrollere virkningen av endringene på de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved de aktuelle komponentene, separate tekniske enhetene eller systemene.

3. Dersom komponentene, de separate tekniske enhetene eller systemene som påvirkes av endringene, ikke omfattes av sertifikatet, skal produsenten innen én måned etter å ha mottatt disse opplysningene fra godkjenningmyndigheten, søke om en ny sertifisering eller en utvidelse i henhold til artikkel 18. Dersom produsenten ikke søker om en ny sertifisering eller en utvidelse innen nevnte frist, eller dersom søknaden avslås, skal sertifikatet trekkes tilbake.

KAPITTEL 5

SAMSVAR MED KRAV VED BRUK AV SIMULERINGSVERKTØY, INNDATAINFORMASJON OG INNDATA

Artikkel 20

Kjøretøyprodusentens og godkjenningmyndighetens ansvar med hensyn til samsvar med krav ved bruk av simuleringsverktøy

1. Kjøretøyprodusenten skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at de prosessene som er etablert for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for alle kjøretøygrupper som omfattes av lisensen gitt i henhold til artikkel 7, eller utvidelsen av lisensen i henhold til artikkel 8 nr. 1, fortsatt er tilstrekkelige for dette formålet.

2. Godkjenningmyndigheten skal fire ganger i året foreta en vurdering som nevnt i nr. 2 i vedlegg II for å kontrollere om de prosessene som er etablert av produsenten for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for alle kjøretøygrupper som omfattes av lisensen, fortsatt er tilstrekkelige. Vurderingen skal også omfatte kontroll av valget av inndatainformasjon og inndata og en gjentakelse av simuleringene som produsenten har utført.

Artikkel 21

Tiltak for utbedring av manglende samsvar ved bruk av simuleringsverktøy

1. Dersom godkjenningmyndigheten i henhold til artikkel 20 nr. 2 finner at de prosessene som er etablert av kjøretøyprodusenten for å bestemme CO₂-utslipp og drivstofforbruk for de aktuelle kjøretøygruppene, ikke er i samsvar med lisensen eller med denne forordning, eller kan føre til feilaktig bestemmelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for de aktuelle kjøretøyene, skal godkjenningmyndigheten anmode produsenten om å framlegge en plan for utbedringstiltak senest 30 kalenderdager etter å ha mottatt anmodningen fra godkjenningmyndigheten.

Dersom kjøretøyprodusenten kan godtgjøre at den behøver mer tid for å framlegge planen for utbedringstiltak, kan godkjenningmyndigheten gi en forlengelse på opptil 30 kalenderdager.

2. Planen for utbedringstiltak skal gjelde alle kjøretøygrupper som godkjenningmyndigheten har angitt i sin anmodning.
3. Godkjenningmyndigheten skal godkjenne eller avslå planen for utbedringstiltak innen 30 kalenderdager etter at den mottok planen. Godkjenningmyndigheten skal underrette produsenten og alle de andre medlemsstatene om sin beslutning om å godkjenne eller avslå planen for utbedringstiltak.

Godkjenningmyndigheten kan kreve at kjøretøyprodusenten utsteder en ny registreringsfil for produsenten, en ny kundeinformasjonsfil og et nytt samsvarssertifikat på grunnlag av en ny bestemmelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk som gjenspeiler de endringene som er utført i samsvar med den godkjente planen for utbedringstiltak.

4. Produsenten er ansvarlig for gjennomføringen av den godkjente planen for utbedringstiltak.
5. Dersom planen for utbedringstiltak er blitt avslått av godkjenningmyndigheten, eller godkjenningmyndigheten fastslår at utbedringstiltakene ikke utføres riktig, skal den treffe nødvendige tiltak for å sikre samsvar med kravene ved bruk av simuleringsverktøyet, eller trekke tilbake lisensen.

Artikkel 22

Produsentens og godkjenningmyndighetens ansvar med hensyn til samsvar for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponenter, separate tekniske enheter og systemer

1. Produsenten skal treffe de nødvendige tiltak i samsvar med vedlegg X til direktiv 2007/46/EF for å sikre at de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponentene, de separate tekniske enhetene og systemene som er oppført i artikkel 12 nr. 1, og som er blitt sertifisert i henhold til artikkel 17, ikke avviker fra de sertifiserte verdiene.

Disse tiltakene skal også omfatte følgende:

- Framgangsmåtene fastsatt i tillegg 4 til vedlegg V med hensyn til motorer.
- Framgangsmåtene fastsatt i nr. 7 i vedlegg VI med hensyn til girkasser.
- Framgangsmåtene fastsatt i nr. 5 og 6 i vedlegg VII med hensyn til aksler.
- Framgangsmåtene fastsatt i tillegg 6 til vedlegg VIII med hensyn til luftmotstanden for et karosseri eller en tilhenger.
- Framgangsmåtene fastsatt i nr. 4 i vedlegg X med hensyn til dekk.

Dersom de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved et medlem av en komponentfamilie, en familie av separate tekniske enheter eller en systemfamilie er blitt sertifisert i samsvar med artikkel 15 nr. 5, skal referanseverdien for kontroll av de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene være den verdien som er sertifisert for dette familie-medlemmet.

Dersom et avvik fra de sertifiserte verdiene er påvist som følge av tiltakene nevnt i første og annet ledd, skal produsenten umiddelbart underrette godkjenningmyndigheten om dette.

2. Produsenten skal årlig levere prøvingsrapporter som inneholder resultatene av framgangsmåtene nevnt i nr. 1 annet ledd, til godkjenningmyndigheten som sertifiserte de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved den aktuelle komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien. Produsenten skal på anmodning gjøre prøvingsrapportene tilgjengelige for Kommisjonen.
3. Produsenten skal sikre at minst én av hver 25. framgangsmåte nevnt i nr. 1 annet ledd, eller med unntak for dekk, minst én framgangsmåte per år for en komponentfamilie, en familie av separate tekniske enheter eller en systemfamilie, er under tilsyn av en annen godkjenningmyndighet enn den som har deltatt i sertifiseringen av de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved den aktuelle komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter eller systemfamilien i samsvar med artikkel 16.

4. En godkjenningsmyndighet kan til enhver tid foreta kontroller i forbindelse med komponenter, separate tekniske enheter og systemer på et hvilket som helst av produsentens og kjøretøyprodusentens anlegg for å kontrollere at de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved disse komponentene, separate tekniske enhetene og systemene ikke avviker fra de sertifiserte verdiene.

Produsenten og kjøretøyprodusenten skal innen 15 virkedager etter godkjenningsmyndighetens anmodning gi godkjenningsmyndigheten alle relevante dokumenter, prøver og andre materialer som de har i sin besittelse og som er nødvendige for å gjennomføre kontrollene i forbindelse med en komponent, en separat teknisk enhet eller et system.

Artikkel 23

Tiltak for utbedring av manglende samsvar for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponenter, separate tekniske enheter og systemer

1. Dersom godkjenningsmyndigheten i henhold til artikkel 22 finner at de tiltakene som produsenten har truffet for å sikre at de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved komponentene, de separate tekniske enhetene og systemene oppført i artikkel 12 nr. 1, og som er blitt sertifisert i samsvar med artikkel 17, ikke avviker fra de sertifiserte verdiene og ikke er tilstrekkelige, skal godkjenningsmyndigheten anmode produsenten om å framlegge en plan for utbedringstiltak senest 30 kalenderdager etter å ha mottatt anmodningen fra godkjenningsmyndigheten.

Dersom produsenten kan godtgjøre at den behøver mer tid for å framlegge planen for utbedringstiltak, kan godkjenningsmyndigheten gi en forlengelse på opptil 30 kalenderdager.

2. Planen for utbedringstiltak skal gjelde alle komponentfamilier, familier av separate tekniske enheter eller systemfamilier som godkjenningsmyndigheten har angitt i sin anmodning.

3. Godkjenningsmyndigheten skal godkjenne eller avslå planen for utbedringstiltak innen 30 kalenderdager etter at den mottok planen. Godkjenningsmyndigheten skal underrette produsenten og alle de andre medlemsstatene om sin beslutning om å godkjenne eller avslå planen for utbedringstiltak.

Godkjenningsmyndigheten kan kreve at kjøretøyprodusenten som installerte de aktuelle komponentene, separate tekniske enhetene og systemene i sine kjøretøyer, utsteder en ny registreringsfil for produsenten, en ny kundeinformasjonsfil og et nytt samsvarssertifikat på grunnlag av de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved disse komponentene, separate tekniske enhetene og systemene som er oppnådd ved hjelp av tiltakene nevnt i artikkel 22 nr.1.

4. Produsenten er ansvarlig for gjennomføringen av den godkjente planen for utbedringstiltak.

5. Produsenten skal føre et register over alle komponenter, separate tekniske enheter eller systemer som er tilbakekalt og reparert eller endret, samt hvilket verksted som foretok reparasjonen. Godkjenningsmyndigheten skal på anmodning ha tilgang til disse registrene under gjennomføringen av planen for utbedringstiltak, og i fem år etter at den er gjennomført.

6. Dersom planen for utbedringstiltak er blitt avvist av godkjenningsmyndigheten, eller godkjenningsmyndigheten fastslår at utbedringstiltakene ikke utføres riktig, skal den treffe nødvendige tiltak for å sikre at de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene ved den aktuelle komponentfamilien, familien av separate tekniske enheter og systemfamilien er i samsvar med kravene, eller trekke tilbake sertifikatet for de CO₂-utslipps- og drivstofforbruksrelaterte egenskapene.

KAPITTEL 6

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 24

Overgangsbestemmelser

1. Uten at det berører artikkel 10 nr. 3 skal medlemsstatene, dersom forpliktelsene nevnt i artikkel 9 ikke er oppfylt, forby registrering, salg eller ibrukstaking av

- a) kjøretøyer i gruppe 4, 5, 9 og 10, som definert i tabell 1 i vedlegg I, fra 1. juli 2019,
- b) kjøretøyer i gruppe 1, 2 og 3, som definert i tabell 1 i vedlegg I, fra 1. januar 2020,
- c) kjøretøyer i gruppe 11, 12 og 16, som definert i tabell 1 i vedlegg I, fra 1. juli 2020.

2. Uten hensyn til nr. 1 bokstav a) skal forpliktelsene nevnt i artikkel 9, få anvendelse fra 1. januar 2019 med hensyn til alle kjøretøyer i gruppe 4, 5, 9 og 10 med produksjonsdato fra og med 1. januar 2019. Produksjonsdatoen skal være datoen for undertegning av samsvarssertifikatet eller utstedelsesdatoen for enkeltgodkjenningsdokumentet.

Artikkel 25

Endring av direktiv 2007/46/EF

Vedlegg I, III, IV, IX og XV til direktiv 2007/46/EF endres i samsvar med vedlegg XI til denne forordning.

Artikkel 26

Endring av forordning (EU) nr. 582/2011

I forordning (EU) nr. 582/2011 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 3 nr. 1 skal nytt ledd lyde:

«For å få EF-typegodkjenning av et kjøretøy med et godkjent motorsystem med hensyn til utslipp og opplysninger om reparasjon og vedlikehold, eller EF-typegodkjenning av et kjøretøy med hensyn til utslipp og opplysninger om reparasjon og vedlikehold, skal produsenten også godtgjøre at kravene fastsatt i artikkel 6 og vedlegg II til kommisjonsforordning (EU) 2017/2400(*), er oppfylt med hensyn til den aktuelle kjøretøygruppen. Dette kravet får imidlertid ikke anvendelse dersom produsenten angir at nye kjøretøyer av den typen som skal godkjennes, ikke vil bli registrert, solgt eller tatt i bruk i Unionen på eller etter datoene fastsatt i artikkel 24 nr. 1 bokstav a), b) og c) i forordning (EU) 2017/2400 for den respektive kjøretøygruppen.

(*) Kommisjonsforordning (EU) 2017/2400 av 12. desember 2017 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til bestemmelse av CO₂-utslipp og drivstofforbruk for tunge kjøretøyer og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF og kommisjonsforordning (EU) nr. 582/2011 (EUT L 349 av 29.12.2017, s. 1).»

2) I artikkel 8 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1a skal bokstav d) lyde:

«d) Alle andre unntak som er fastsatt i nr. 3.1 i vedlegg VII til denne forordning, i nr. 2.1 og 6.1 i vedlegg X til denne forordning, i nr. 2.1, 4.1, 5.1, 7.1, 8.1 og 10.1 i vedlegg XIII til denne forordning, og i nr. 1.1 i tillegg 6 til vedlegg XIII til denne forordning, får anvendelse.»

b) I nr. 1a skal ny bokstav lyde:

«e) Kravene fastsatt i artikkel 6 og vedlegg II til forordning (EU) 2017/2400 er oppfylt med hensyn til den aktuelle kjøretøygruppen, unntatt dersom produsenten angir at nye kjøretøyer av den typen som skal godkjennes, ikke vil bli registrert, solgt eller tatt i bruk i Unionen på eller etter datoene fastsatt i artikkel 24 nr. 1 bokstav a), b) og c) i nevnte forordning for den respektive kjøretøygruppen.»

3) I artikkel 10 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1a skal bokstav d) lyde:

«d) Alle andre unntak som er fastsatt i nr. 3.1 i vedlegg VII til denne forordning, i nr. 2.1 og 6.1 i vedlegg X til denne forordning, i nr. 2.1, 4.1, 5.1, 7.1, 8.1 og 10.1.1 i vedlegg XIII til denne forordning, og i nr. 1.1 i tillegg 6 til vedlegg XIII til denne forordning, får anvendelse.»

b) I nr. 1a skal ny bokstav lyde:

«e) Kravene fastsatt i artikkel 6 og vedlegg II til forordning (EU) 2017/2400 er oppfylt med hensyn til den aktuelle kjøretøygruppen, unntatt dersom produsenten angir at nye kjøretøyer av den typen som skal godkjennes, ikke vil bli registrert, solgt eller tatt i bruk i Unionen på eller etter datoene fastsatt i artikkel 24 nr. 1 bokstav a), b) og c) i nevnte forordning for den respektive kjøretøygruppen.»

*Artikkel 27***Ikrafttredelse**

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 12. desember 2017.

For Kommisjonen

Jean-Claude JUNCKER

President

[Vedleggene er kunngjort i EUT L 349 av 29.12.2017, s. 17–247.]