

I

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

FORORDNINGER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 595/2009

af 18. juni 2009

om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. Derfor er der indført et omfattende EF-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer. De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, hvad angår emissioner, bør derfor harmoniseres for at undgå, at der i medlemsstaterne vedtages forskellige krav, og for at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau.

- (2) Denne forordning er en ny særskilt forordning, som vedrører Fællesskabets typegodkendelsesprocedure i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) ⁽³⁾. Derfor bør bilag IV, VI og XI til det pågældende direktiv ændres i overensstemmelse hermed.

- (3) På opfordring fra Europa-Parlamentet er der indført en ny lovgivningsmæssig tilgang i Fællesskabets lovgivning på køretøjsområdet. Derfor bør der i denne forordning kun fastsættes grundlæggende bestemmelser om emissioner fra køretøjer, mens de tekniske specifikationer vil blive fastsat ved gennemførelsesforanstaltninger, som vedtages efter udvalgsproceduren.

- (4) I Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram, som blev vedtaget ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 ⁽⁴⁾ blev det konstateret, at der er behov for at reducere forureningen til et niveau, der minimerer de skadelige indvirkninger på menneskers sundhed, med særlig fokus på udsatte befolkningsgrupper og miljøet generelt. Gennem fællesskabslovgivning er der indført hensigtsmæssige normer for luftkvalitet med henblik på beskyttelse af menneskers og især følsomme personers sundhed og for de nationale emissionsgrænser. I forlængelse af sin meddelelse af 4. maj 2001, der indførte programmet »Ren luft i Europa« (»Clean Air For Europe — CAFE«), vedtog Kommissionen den 21. september 2005 endnu en meddelelse »Temastrategi om luftforurening«. En af konklusionerne i temastrategien er, at der er behov

⁽¹⁾ EUT C 211 af 19.8.2008, s. 12.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 16.12.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 8.6.2009.

⁽³⁾ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

for yderligere reduktioner i emissionerne fra transportsektoren (luft-, sø- og landtransport), fra husholdninger og fra energi-, landbrugs- og erhvervssektorerne for at opfylde målsætningerne om luftkvaliteten i EU. I denne forbindelse bør opgaven med at reducere emissioner fra motorkøretøjer gribes an som led i en samlet strategi. Euro VI-normerne er et af de initiativer, der har til formål at nedbringe de faktiske emissioner af både luftforurening (f.eks. partikelforurening) og ozonprækursorer (f.eks. nitrogenoxid (NO_x) og carbonhydrid), som opstår ved brugen.

- (5) Opfyldelse af EU's målsætninger for luftkvalitet kræver, at der ydes en konstant indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer. Af denne grund bør erhvervslivet modtage klare oplysninger om fremtidige emissionsgrænser og indrømmes en passende tidsramme med henblik på at nå disse grænser og gennemføre de nødvendige tekniske udviklinger.
- (6) Der er navnlig behov for en begrænsning af tunge erhvervskøretøjers NO_x-emissioner for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening og de nationale emissionslofter. Hvis der på et tidligt stadium fastsættes grænseværdier for NO_x-emission, vil dette give producenterne af køretøjer mulighed for at planlægge på lang sigt i hele EU.
- (7) Når der fastsættes emissionsnormer, er det vigtigt at overveje, hvordan disse vil påvirke markederne og fabrikanternes konkurrenceevne, hvilke direkte og indirekte omkostninger virksomhederne påføres, og hvilke fordele der opstår i form af innovationsstimulering, forbedret luftkvalitet, nedbringelse af sundhedsudgifterne og forøgelse af den forventede levetid.
- (8) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationsinformationer om køretøjer via et standardiseret format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende vedligeholdelse og reparation af køretøjer for at forbedre det indre markedes funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD-systemer) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er nødvendigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanterne skal anvende ved afgivelse af information på deres websteder, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder (SMV'er) adgang på rimelige vilkår.
- (9) Senest den 7. august 2013 bør Kommissionen undersøge, hvorledes ordningen med uindskrænket adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer fungerer, med det formål at afgøre, om det ville være hensigtsmæssigt at sammenfatte alle bestemmelser vedrørende adgang til reparations- og vedligeholdelsesin-

formationer om køretøjer i en revideret rammelovgivning om typegodkendelse. Hvis bestemmelserne om adgang til sådanne informationer sammenfattes på denne måde, bør de tilsvarende bestemmelser i denne forordning ophæves på den betingelse, at de eksisterende rettigheder vedrørende adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer bevares.

- (10) Kommissionen bør fremme udviklingen af et internationalt standardformat for ubegrænset og standardiseret adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer, f.eks. via Den Europæiske Standardiseringsorganisations (CEN's) arbejde.
- (11) Det er nødvendigt, at der udarbejdes en fælles europæisk standard for formatet for informationer fra OBD-systemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Indtil denne standard er vedtaget, bør informationer fra OBD-systemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om tunge erhvervskøretøjer fremlægges på en lettilgængelig måde og i et format, som sikrer adgang uden forskelsbehandling. Informationerne bør gøres tilgængelige på fabrikanternes websteder eller, hvis dette ikke er muligt på grund af informationernes art, i et andet hensigtsmæssigt format.
- (12) Kommissionen bør løbende undersøge emissioner, for hvilke der endnu ikke er fastlagt regler, og som opstår som følge af den mere udbredte anvendelse af nye alternative brændstoffer, motorteknologier og emissionsbegrænsningssystemer. Kommissionen bør endvidere, såfremt det er nødvendigt, forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag med henblik på lovgivning om sådanne emissioner.
- (13) Det er hensigtsmæssigt at fremme indførelsen af køretøjer drevet af alternativt brændstof med lave NO_x- og partikelemissioner. Derfor bør der indføres grænseværdier for carbonhydrider, andre carbonhydrider end methan samt methan.
- (14) For at sikre, at emissionen af ultrafine partikler (PM 0,1 µm og derunder) begrænses, bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage en tilgang til partikelemission, som er baseret på partikelantal, som supplement til den nuværende tilgang, som er baseret på partikelmasse. Tilgangen til partikelemission, baseret på partikelantal, bør bygge på resultaterne af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europas program for partikelmåling (Particulate Measurement Programme — PMP) og være i overensstemmelse med de eksisterende ambitiøse mål for miljøet.
- (15) For at nå disse miljøpolitiske mål er det hensigtsmæssigt at angive, at partikelantalsgrænserne sandsynligvis vil afspejle de højeste præstationsniveauer, der i øjeblikket kan opnås med partikelfiltre under anvendelse af den bedste tilgængelige teknologi.

- (16) Kommissionen bør anvende verdensomspændende harmoniserede kørecykluser i forbindelse med den prøvningsmetode, der danner grundlag for EF-typegodkendelseslovgivning med hensyn til emissioner. Det bør også overvejes at anvende bærbare emissionsmålingssystemer til efterprøvning af de faktiske emissioner ved brug og at indføre procedurer til kontrol af »off cycle-emissioner«.
- (17) Eftermontering af dieselpartikelfiltre på tunge erhvervskøretøjer kan fremkalde en øget emission af nitrogen-dioxid (NO₂). Kommissionen bør som led i temastrategien om luftforurening derfor udarbejde et forslag til retsakt om harmonisering af de nationale lovgivninger om eftermontering og sikre, at dette omfatter miljøhensyn.
- (18) OBD-systemer er vigtige for emissionsbegrænsningen, når køretøjet er i brug. Da det er vigtigt, at den faktiske emission begrænses, bør Kommissionen løbende revidere kravene til sådanne systemer og tolerancetærsklerne for fejloverbågning.
- (19) For at overvåge hele denne sektors andel af den globale emission af drivhusgasser bør Kommissionen indføre måling af de tunge erhvervskøretøjers brændstofforbrug og CO₂-emission.
- (20) For at fremme markedet for rene og energieffektive køretøjer bør Kommissionen undersøge mulighederne for at udvikle en definition af og en metodologi for energiforbrug og CO₂-emissioner for hele køretøjer og ikke kun for motorer, uden at dette berører anvendelsen af virtuel og egentlig prøvning. En sådan definition og metodologien bør også omfatte alternative kraftoverførselskoncepter (f.eks. hybridkøretøjer) og konsekvenserne af forbedringer af køretøjers egenskaber hvad angår f.eks. aerodynamik, vægt, belastning og rullemodstand. Hvis der kan identificeres en passende metode til præsentation og sammenligning, bør beregninger af brændstofforbrug og CO₂-emissioner gøres offentligt tilgængelige for forskellige typer køretøjer.
- (21) For bedre at kontrollere den faktiske emission ved brug, herunder »off cycle-emissioner«, og for at lette overensstemmelsesprocessen efter ibrugtagning bør der inden for en passende frist vedtages en prøvningsmetode og præstationskrav, baseret på anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer.
- (22) Med henblik på at opfylde EU-målsætningerne for luftkvalitet bør Kommissionen indføre harmoniserede bestemmelser for at sikre, at der foretages passende kontrol af off cycle-emissioner fra motorer til tunge erhvervskøretøjer, som foretages ved en række forskellige motordriftsbetingelser og omgivende forhold.
- (23) Et korrekt fungerende efterbehandlingssystem er især med hensyn til NO_x en grundlæggende forudsætning for overholdelse af de indførte emissionsgrænseværdier. I den forbindelse bør der tages skridt til at garantere, at systemer, der kræver anvendelse af et reagens, fungerer efter hensigten.
- (24) Medlemsstaterne kan gennem skattemæssige incitamenter fremme markedsføringen af køretøjer, som opfylder fællesskabskravene. Denne forordning bør ikke påvirke medlemsstaternes ret til at lade emissionsniveauet indgå i metoden for beregning af køretøjsafgifter.
- (25) Medlemsstaterne bør tage udgangspunkt i Euro VI-normerne, når de udformer foranstaltninger, der sikrer eftermontering af udstyr i tunge erhvervskøretøjer.
- (26) Medlemsstaterne bør indføre sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikre håndhævelse heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- (27) Kravene til motordrevne køretøjers motoreffekt, som findes i Rådets direktiv 80/1269/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers motoreffekt⁽¹⁾, bør indføres i denne forordning og i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer⁽²⁾. Forordning (EF) nr. 715/2007 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed, og direktiv 80/1269/EØF bør ophæves.
- (28) For at forenkle fællesskabslovgivningen er det hensigtsmæssigt at erstatte den eksisterende lovgivning om emissioner fra tunge erhvervskøretøjer, nemlig direktiv 2005/55/EF⁽³⁾ og Kommissionens direktiv 2005/78/EF⁽⁴⁾, med en forordning. Ved at anvende en forordning sikres det, at de tekniske detailforskrifter finder direkte anvendelse på fabrikanten, godkendende myndigheder og tekniske tjenester, og at ajourføringen kan foretages hurtigt og effektivt. Derfor bør direktiv 2005/55/EF og 2005/78/EF ophæves, og forordning (EF) nr. 715/2007 bør ændres i overensstemmelse hermed.

⁽¹⁾ EFT L 375 af 31.12.1980, s. 46.

⁽²⁾ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF af 28. september 2005 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof (EUT L 275 af 20.10.2005, s. 1).

⁽⁴⁾ Kommissionens direktiv 2005/78/EF af 14. november 2005 om gennemførelse af direktiv 2005/55/EF og om ændring af bilag I, II, III, IV og VI hertil (EUT L 313 af 29.11.2005, s. 1).

- (29) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (30) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at indføre grænseværdier baseret på partikelantal i bilag I, eventuelt fastsætte det tilladelige niveau af NO₂-komponenten i NO_x-grænseværdien, indføre specifikke procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse samt en metode til måling af partikelantal og til at vedtage foranstaltninger vedrørende off cycle-emissioner, anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer, adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og prøvningscyklusser til emissionsmåling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (31) Målet for denne forordning, nemlig sikring af det indre marked gennem indførelse af fælles tekniske krav for emissioner fra motorkøretøjer og sikring af adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer for uafhængige virksomheder på lige fod med autoriserede forhandlere og reparatører, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

I denne forordning fastlægges fælles tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission.

Derudover indeholder forordningen bestemmelser om køretøjers og motorers overensstemmelse efter ibrugtagning, forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, OBD-systemer, måling af brændstofforbrug og CO₂-emissioner samt adgang til informationer fra OBD-systemet og til reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på motorkøretøjer i klasse M₁, M₂, N₁ og N₂, jf. definitionerne i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en referencemasse på over 2 610 kg og på alle motorkøretøjer i klasse M₃ og N₃, jf. definitionerne i nævnte bilag.

Denne forordning finder anvendelse, uden at det berører artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

Efter anmodning fra fabrikanten udvides en typegodkendelse af et komplet køretøj, der er meddelt i henhold til denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, til også at gælde det delvis opbyggede køretøj med en referencemasse på højst 2 610 kg. Typegodkendelser udvides, hvis fabrikanten kan påvise, at alle karrosserikombinationer, der kan forventes at blive monteret på det delvis opbyggede køretøj, øger køretøjets referencemasse til over 2 610 kg.

Efter anmodning fra fabrikanten udvides en typegodkendelse af et køretøj, der er meddelt i henhold til denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, til at gælde køretøjet i forskellige varianter og versioner med en referencemasse over 2 380 kg, forudsat at køretøjet også opfylder de krav vedrørende drivhusgasemissioner og brændstofforbrug, der er opstillet i forordning (EF) nr. 715/2007 og de tilhørende gennemførelsesbestemmelser.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »motor«: den fremdrivningsenhed til et køretøj, der kan typegodkendes som separat teknisk enhed som defineret i artikel 3, nr. 25), i direktiv 2007/46/EF
- 2) »forurenende luftarter«: udstødningsgassens indhold af carbonmonoxid, NO_x, sidstnævnte udtrykt som NO₂-ækvivalenter, samt carbonhydrider
- 3) »forurenende partikler«: komponenter af udstødningsgassen, som fjernes fra den fortyndede udstødningsgas ved en maksimumstemperatur på 325 K (52 °C) ved hjælp af de filtre, som er beskrevet i prøvningsmetoden til efterprøvning af gennemsnitlig udstødningsemission
- 4) »udstødningsemission«: emission af forurenende gasser og partikler
- 5) »krumtaphus«: hulrum eller beholdere, dels i motoren, dels uden for denne, som er forbundet med bundkarret gennem indvendige eller udvendige forbindelser, hvorigennem gas og dampe kan udsendes

- 6) »forureningsbegrænsende anordning«: de komponenter på et køretøj, der styrer og/eller begrænser udstødningsemissionerne
- 7) »egendiagnosesystem (OBD-system)«: et system i et køretøj eller forbundet til en motor, som er i stand til at registrere funktionsfejl og eventuelt angive deres forekomst ved hjælp af et alarmsystem, angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af oplysninger i computerhukommelsen og stille disse oplysninger til rådighed eksternt
- 8) »manipulationsstrategi«: en emissionsbegrænsningsstrategi, som mindsker emissionsbegrænsningens effektivitet under visse omgivelses- eller motordriftsforhold, som optræder enten ved normal køretøjsdrift eller uden for typegodkendelsesprocedurerne
- 9) »original forureningsbegrænsende anordning«: en forureningsbegrænsende anordning eller en kombination af sådanne anordninger, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj
- 10) »forureningsbegrænsende udskiftningsanordning«: en forureningsbegrænsende anordning eller en kombination af sådanne anordninger, som er bestemt til at erstatte en original forureningsbegrænsende anordning, og som kan godkendes som separat teknisk enhed, jf. definitionen i artikel 3, nr. 25), i direktiv 2007/46/EF
- 11) »reparations- og vedligeholdelsesinformationer«: alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet eller støtte til telediagnosticering af køretøjet, og som fabrikkerne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplement til sådanne oplysninger. Disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til indsætning af dele og anordninger i køretøjer
- 12) »fabrikant«: den person eller det organ, som over for godkendelsesmyndighederne er ansvarlig for alle forhold i forbindelse med typegodkendelses- eller autoriseringsproceduren samt for produktionens overensstemmelse. Det kræves ikke, at personen eller organet er direkte involveret i alle trin af fremstillingen af det køretøj, det system, den komponent eller den separate tekniske enhed, som skal godkendes
- 13) »uafhængig virksomhed«: virksomheder, ud over de autoriserede forhandlere og reparatører, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af motor-køretøjer, især reparatører, producenter eller forhandlere af reparationsudstyr, værktøj eller reservedele, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af installatører, producenter og

reparatører af udstyr til køretøjer, som anvender alternative brændstoffer

- 14) »køretøj, som anvender alternative brændstoffer«: et køretøj, der er udformet, så det kan anvende mindst én form for brændstof, der er enten gasformigt ved atmosfærisk temperatur og tryk eller udledt af en hovedsagelig ikke-mineralsk olie
- 15) »referencemasse«: køretøjets masse i køreklar stand med fast fradrag af 75 kg for førerens masse og med fast tillæg af 100 kg
- 16) »manipulering«: inaktivering, justering eller ændring af køretøjets emissionskontrol- eller fremdrivningssystem, herunder software eller andre former for logiske kontrolelementer til disse systemer, der har den tilsigtede eller utilsigtede virkning, at køretøjets emissionspræstation forringes.

Kommissionen kan tilpasse definitionen i stk. 1, nr. 7), for at afspejle den tekniske udvikling inden for OBD-systemer. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 2.

Artikel 4

Fabrikantens forpligtelser

1. Fabrikanten skal godtgøre, at alle nye køretøjer, der sælges, registreres eller ibrugtages i Fællesskabet, alle nye motorer, der sælges eller ibrugtages i Fællesskabet, og alle nye forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, som skal typegodkendes i henhold til artikel 8 og 9, og som sælges eller ibrugtages i Fællesskabet, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

2. Fabrikanten skal sikre, at typegodkendelsesprocedurerne for efterprøvning af produktionens overensstemmelse følges, og at kravene til de forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed og disses overensstemmelse efter ibrugtagning overholdes.

Fabrikanten skal træffe de nødvendige tekniske foranstaltninger til at sikre effektiv begrænsning af emissioner fra udstødningen i henhold til denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil i hele køretøjets levetid ved normal brug.

Til det formål skal referenceværdierne for kilometertal og tidsforløb i forbindelse med holdbarhedsprøvnings forureningsbegrænsende anordninger med henblik på typegodkendelse og overensstemmelsesprøvning af ibrugtagne køretøjer eller motorer, være som følger:

- a) 160 000 km eller fem år, afhængigt af hvad der først indtræder, for motorer monteret i køretøjer i klasse M₁, N₁ og M₂

b) 300 000 km eller seks år, afhængigt af hvad der først indtræder, for motorer monteret i køretøjer i klasse N₂, N₃ med en maksimal teknisk tilladt masse på højst 16 tons og M₃, gruppe I, gruppe II og gruppe A samt gruppe B med en maksimal teknisk tilladt totalmasse på højst 7,5 tons

c) 700 000 km eller syv år, afhængigt af hvad der først indtræder, for motorer monteret i køretøjer i klasse N₃ med en maksimal teknisk tilladt totalmasse på over 16 tons og M₃, gruppe III og gruppe B med en maksimal teknisk tilladt totalmasse på over 7,5 tons.

3. Kommissionen fastlægger de specifikke procedurer og forskrifter, som vedrører gennemførelsen af denne artikels stk. 1 og 2. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, skal vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 2.

Artikel 5

Forskrifter og prøvninger

1. Fabrikanten skal sikre, at emissionsgrænserne i bilag I overholdes.

2. Fabrikanten skal udstyre køretøjer og motorer på en sådan måde, at de komponenter, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet eller motoren ved normal brug overholder denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

3. Anvendelse af manipulationsstrategier, som mindsker emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, forbydes.

4. Kommissionen vedtager foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel, herunder foranstaltninger vedrørende:

a) emissioner fra udstødningen, herunder vedrørende prøvningscyklusser, anvendelse af bærbare emissionsmålings-systemer til efterprøvning af de faktiske emissioner, efterprøvning og begrænsning af off cycle-emissioner, fastsættelse af grænseværdier for partikelantal under opretholdelse af de eksisterende ambitiøse miljøkrav og emissioner ved tomgang

b) emission af krumtaphusgasser

c) OBD-systemer og forureningsbegrænsende anordningers funktion efter ibrugtagning

d) forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, overensstem-

melse af ibrugtagne motorer og køretøjer, produktionens overensstemmelse og teknisk kontrol

e) CO₂-emissioner og brændstofforbrug

f) meddelelse om udvidelse af typegodkendelse

g) prøvningsudstyr

h) referencebrændstof som f.eks. benzin, diesel, gas og biobrændstof, som f.eks. bioethanol, biodiesel og biogas

i) måling af motoreffekt

j) korrekt fungerende og regenererende forureningsbegrænsende anordninger

k) særlige bestemmelser, som skal sikre, at NO_x-begrænsende foranstaltninger fungerer korrekt; sådanne bestemmelser skal sikre, at køretøjer ikke kan fungere, hvis NO_x-kontrolforanstaltningerne ikke fungerer, f.eks. på grund af manglende påkrævede reagenser, ukorrekt recirkulation af udstødningssgas (EGR) eller deaktivering af EGR.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 2.

Artikel 6

Adgang til informationer

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige virksomheder har ubegrænset og standardiseret adgang til informationer fra OBD-systemet, diagnoseudstyr og andet udstyr, værktøjer, herunder relevant software, og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Fabrikanterne stiller en standardiseret, sikker teletjeneste til rådighed for at sætte uafhængige reparatører i stand til at udføre indgreb, der kræver adgang til køretøjernes sikkerhedssystem.

Ved typegodkendelse i flere faser er den fabrikant, der har ansvaret for den enkelte godkendelse, også ansvarlig for at fremlægge reparationsinformationer vedrørende denne fase både for slutproducenten og for uafhængige virksomheder. Slutproducenten er ansvarlig for at stille informationer om hele køretøjet til rådighed for uafhængige virksomheder.

Artikel 6 og 7 i forordning (EF) nr. 715/2007 finder tilsvarende anvendelse.

Indtil den relevante standard er vedtaget, f.eks. i CEN's regi, fremlægges informationer fra OBD-systemet og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer på en lettilgængelig måde og uden forskelsbehandling.

Disse informationer gøres tilgængelige på fabrikanternes websteder eller, hvis dette ikke er muligt af hensyn til informationernes art, i et andet hensigtsmæssigt format.

2. Med henblik på gennemførelsen af stk. 1 fastlægger og ajourfører Kommissionen hensigtsmæssige tekniske specifikationer, som vedrører, hvordan informationer fra OBD-systemet og informationer om reparation og vedligeholdelse af køretøjet skal afgives. Kommissionen tager hensyn til eksisterende informationsteknologi, forudsigelige fremtidige køretøjsteknologier, gældende ISO-standarder og muligheden for en verdensomspændende ISO-standard.

Kommissionen kan vedtage andre foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelsen af stk. 1.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 2.

Artikel 7

Forpligtelser vedrørende reagensforbrugende systemer

1. Fabrikanter, reparatører og køretøjsoperatører, må ikke manipulere med reagensforbrugende systemer.
2. Køretøjsoperatører skal sikre sig, at køretøjer ikke køres uden et reagensforbrugende system.

Artikel 8

Tidsplan for anvendelse af forskrifterne for typegodkendelse af køretøjer og motorer

1. Med virkning fra den 31. december 2012 skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører emission, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for nye køretøjs- eller motortyper, som ikke overholder denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

Der kan udstedes typegodkendende tekniske certifikater, svarende til emissionsfaserne forud for Euro VI, til køretøjer og motorer bestemt til eksport til tredjelande, forudsat det af sådanne certifikater klart fremgår, at de pågældende køretøjer eller motorer ikke må bringes i omsætning på Fællesskabets marked.

2. Med virkning fra den 31. december 2013 skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke overholder denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, anse typeattester for at være ugyldige til de i artikel 26 i direktiv 2007/46/EF angivne formål og skal af

grunde, der vedrører emissioner, forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Med virkning fra samme dato og med undtagelse af udskiftningsmotorer til ibrugtagne køretøjer, skal de nationale myndigheder forbyde salg eller anvendelse af nye motorer, som ikke overholder denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

3. Uden at det berører denne artikels stk. 1 og 2 og med forbehold for ikrafttrædelsen af de gennemførelsesforanstaltninger, der er nævnt i artikel 4, stk. 3, i artikel 5, stk. 4, og i artikel 6, stk. 2, første afsnit, kan de nationale myndigheder ikke, såfremt en fabrikant anmoder herom, af grunde, der vedrører emissioner fra køretøjer, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for en ny køretøjs- eller motortype eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj eller salg eller anvendelse af nye motorer, hvis det pågældende køretøj eller den pågældende motor overholder denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

Artikel 9

Medlemsstaternes forpligtelser i forbindelse med typegodkendelse af udskiftningsdele

For så vidt angår nye forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger beregnet til montering på køretøjer, som er godkendt i henhold til denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, forbydes salg eller montering på køretøjer, hvis anordningerne ikke er omfattet af en typegodkendelse meddelt i overensstemmelse med denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

Artikel 10

Økonomiske incitamenter

1. Med forbehold af ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitamenter til fordel for serieproducerede motor-køretøjer, som overholder denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

Sådanne incitamenter skal gælde for alle nye køretøjer, som bringes i omsætning på den pågældende medlemsstats marked, og som overholder denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil. De skal dog ophøre senest den 31. december 2013.

2. Med forbehold af ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitamenter til fordel for eftermontering af udstyr med henblik på at opfylde emissionsgrænseværdierne i bilag I, på ibrugtagne køretøjer og til fordel for skrotning af køretøjer, der ikke overholder denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

3. De i stk. 1 og 2 nævnte økonomiske incitamenter må for hver type af motorkøretøj ikke overstige merudgiften til de tekniske anordninger, der er anvendt for at sikre overholdelse af de i bilag I angivne emissionsgrænser, inklusive udgiften til monteringen på køretøjet.

4. Kommissionen skal underrettes om planer om indførelse eller ændring af de økonomiske incitamenter, som er beskrevet i stk. 1 og 2.

Artikel 11

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesforanstaltningerne hertil og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest den 7. februar 2011 og giver den omgående besked om enhver ændring af dem.

2. De typer af overtrædelser begået af fabrikanter, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter:

- a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse
- b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse eller overensstemmelse efter ibrugtagning
- c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kunne føre til tilbagekaldelse eller inddragelse af typegodkendelsen
- d) brug af manipulationsstrategier
- e) nægtelse af adgang til oplysninger.

De typer af overtrædelser begået af fabrikanter, reparatører og køretøjsoperatører, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter manipulering med systemer til kontrol med NO_x-emissioner. Dette omfatter eksempelvis manipulering med reagensforbrugende systemer.

De typer af overtrædelser, begået af køretøjsoperatører, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter kørsel af et køretøj uden et påkrævet reagens.

Artikel 12

Ny fastsættelse af grænseværdier

1. Når de relevante dele af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europas program for partikelmå-

ling, som gennemføres inden for rammerne af Verdensforummet for Harmonisering af Køretøjsforskrifter, er afsluttet, skal Kommissionen uden at mindske miljøbeskyttelsesniveauet i Fællesskabet træffe følgende foranstaltninger:

a) indføre grænseværdier baseret på partikelantal som en supplerende kontrol med partikelemissioner og fastsætte et grænseværdiniveau, der passer til de teknologier, som faktisk er i brug på det pågældende tidspunkt for at overholde grænseværdien for partikelmasse

b) vedtage en fremgangsmåde for måling af partikelantal.

Kommissionen fastsætter uden at mindske miljøbeskyttelsesniveauet i Fællesskabet endvidere en grænseværdi for NO₂-emissioner ud over grænseværdien for samlet NO_x-emissioner. Grænseværdien for NO₂-emissioner fastsættes på et niveau, der afspejler de eksisterende teknologier.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 2.

2. Kommissionen fastsætter korrelationsfaktorer mellem den europæiske transiente cyklus (ETC) og den europæiske stationære cyklus (ESC), jf. beskrivelsen i direktiv 2005/55/EF, og den verdensomspændende harmoniserede stationære (WHSC) og transiente (WHTC) kørecyklus og tilpasser grænseværdierne i overensstemmelse hermed. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 2.

3. Kommissionen overvåger løbende de procedurer, prøvninger og forskrifter, som er nævnt i artikel 5, stk. 4, samt de prøvningscykluser, der anvendes til emissionsmåling.

Hvis det af gennemgangen fremgår, at procedurerne, prøvningerne og forskrifterne ikke længere er tilstrækkelige eller ikke længere afspejler de faktiske emissioner i praksis, skal de tilpasses, så de reelt afspejler de emissioner, der frembringes ved faktisk kørsel på vej. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 2.

4. Kommissionen undersøger løbende de forurenende stoffer, som er angivet i artikel 3, nr. 2). Hvis Kommissionen skønner, at det er hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om emissioner af yderligere forurenende stoffer, forelægger den Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om ændring af denne forordning.

*Artikel 13***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af Det Tekniske Udvalg for Motor-køretøjer (TCMV), der er nedsat ved artikel 40, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

*Artikel 14***Gennemførelse**

Kommissionen vedtager senest den 1. april 2010 de i artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 2, og artikel 12, stk. 1, litra a) og b), nævnte gennemførelsesforanstaltninger.

*Artikel 15***Ændringer af forordning (EF) nr. 715/2007**

I forordning (EF) nr. 715/2007 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 5, stk. 3, ændres således:
 - i) Efter litra h) udgår ordet »og«.
 - ii) Følgende litra tilføjes:
 - »j) måling af motoreffekt.«

2) Artikel 14, stk. 6, udgår.

*Artikel 16***Ændringer af direktiv 2007/46/EF**

Bilag IV, VI og XI til direktiv 2007/46/EF ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

*Artikel 17***Ophævelse**

1. Direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF ophæves med virkning fra den 31. december 2013.

2. Henvisninger til de ophævede direktiver betragtes som henvisninger til nærværende forordning.

*Artikel 18***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 7. august 2009. Dog anvendes artikel 8, stk. 3, og artikel 10 fra den 7. august 2009 og punkt 1, litra a), nr. i), punkt 1, litra b), nr. i), punkt 2, litra a), punkt 3, litra a), nr. i), punkt 3, litra b), nr. i), punkt 3, litra c), nr. i), punkt 3, litra d), nr. i), og punkt 3, litra e), nr. i), i bilag II fra den 31. december 2013.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. juni 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

Š. FÜLE

Formand

BILAG I

Euro VI-emissionsgrænser

	Grænseværdier							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikelmasse (mg/kWh)	Partikel- antal ⁽²⁾ (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Anmærkning:

(PI) = Styret tænding.

(CI) = Kompressionstænding.

⁽¹⁾ Det tilladte niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien vil muligvis blive fastsat på et senere tidspunkt.

⁽²⁾ Der skal defineres en norm for partikelantal på et senere tidspunkt og senest den 1. april 2010.

⁽³⁾ Grænseværdierne for WHSC og WHTC, der erstatter grænseværdierne for ESC og ETC, vil blive indført på et senere tidspunkt efter fastsættelse af korrelationsfaktorerne i forhold til de nuværende cyklusser (ESC og ETC) og senest den 1. april 2010.

BILAG II

Ændringer af direktiv 2007/46/EF

I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

1) Del I i bilag IV ændres således:

a) Der foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 40 og 41 udgår.

ii) Følgende punkt indsættes:

Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	Gyldighedsområde (køretøjsklasser)									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
»41a Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 595/2009	EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X«				

iii) Følgende anmærkning tilføjes:

»⁽¹²⁾ For køretøjer med en referencemasse på over 2 610 kg, som ikke er typegodkendt (på fabrikantens anmodning og forudsat, at referencemassen ikke overstiger 2 840 kg) i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007.«

b) I tillægget foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 40 og 41 udgår.

ii) Følgende punkt indsættes:

	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-reference	M ₁
»41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer med undtagelse af den række af forskrifter, der vedrører egendiagnosesystemer (OBD-systemer) og adgang til informationer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 595/2009	EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1	A«

2) I tillægget til bilag VI foretages følgende ændringer i tabellen:

a) Punkt 40 og 41 udgår.

b) Følgende punkt indsættes:

Emne	Retsaktens nummer	Ændret ved	Gyldig for varianterne
»41a Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 595/2009«		

3) I bilag XI foretages følgende ændringer:

a) I tillæg 1 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 40 og 41 udgår.

ii) Følgende punkt indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	$M_1 \leq 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	$M_1 > 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	M_2	M_3
»41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H«

b) I tillæg 2 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 40 og 41 udgår.

ii) Følgende punkt indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
»41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 595/2009	X	X	X	X	X	X«				

c) I tillæg 3 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 40 og 41 udgår.

ii) Følgende punkt indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M_1
»41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 595/2009	X«

d) I tillæg 4 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 40 og 41 udgår.

ii) Følgende punkt indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
»41a	erhvervskøretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 595/2009	H	H	H	H	H«				

e) I tillæg 5 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) Punkt 40 og 41 udgår.

ii) Følgende punkt indsættes:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Mobilkran klasse N ₃
»41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	Forordning (EF) nr. 595/2009	V«