

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 459/2012

af 29. maj 2012

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 for så vidt angår emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til 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) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer ⁽¹⁾ om køretøjer, særlig artikel 5, stk. 3,

under henvisning 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) ⁽²⁾, særlig artikel 39, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forordning (EF) nr. 715/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer ⁽³⁾ fastsætter de fælles tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og udskiftningsdele med hensyn til emission samt bestemmelser om overensstemmelse efter ibrugtagning, forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, egegningsdiagnosesystemer (OBD), måling af brændstofforbrug og adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer.
- (2) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 skal der defineres en partikelantalsnorm (PN) for køretøjer med styret tænding, som skal godkendes efter Euro 6-kravene.
- (3) Partikler, der udledes af køretøjer, kan deponeres i alveolerne i menneskers lunger, hvilket kan føre til luftvejs-

sygdomme, hjerte-kar-sygdomme og øget dødelighed. Det er derfor i offentlighedens interesse at have et højt beskyttelsesniveau mod sådanne partikler.

- (4) Til måling af partikelemissioner fra køretøjer med styret tænding, anvendes for tiden PMP-måleprotokollen (Particulate Measurement Programme), som er udviklet til dieselskøretøjer. Der findes imidlertid dokumentation for, at størrelsesspektret og den kemiske sammensætning af partikelemissioner fra køretøjer med styret tænding kan være anderledes end fra dieselskøretøjer. I forbindelse med begrænsning af skadelige partikelemissioner bør der hele tiden holdes øje med partikelstørrelsesspektrum, kemisk sammensætning og effektiviteten af den eksisterende måleteknik. En revision af denne måleprotokol for køretøjer med styret tænding kan være påkrævet i fremtiden.
- (5) Med udgangspunkt i dagens viden er omfanget af partikelemissioner fra konventionelle, indirekte indsprøjtningsskøretøjer (PFI), hvor brændstoffet sprøjtes ind i indsugningsmanifolder eller indsugningsåbninger frem for direkte ind i forbrændingskammeret, lav. Derfor forekommer det rimeligt foreløbigt at begrænse et lovindgreb til køretøjer med motorer med direkte indsprøjtning uden at udelukke yderligere undersøgelse og overvågning af omfanget af partikelemissionen fra alle motorer med styret tænding, navnlig hvad angår de udledte partiklers størrelsesspektrum og kemiske sammensætning samt de faktiske emissioner ved kørsel, og Kommissionen bør om nødvendigt foreslå yderligere lovgivningsmæssige foranstaltninger, idet der også tages højde for PFI-motorers fremtidige markedsandel.
- (6) Forordning (EF) nr. 692/2008 har fastsat en grænseværdi for partikelantal 6×10^{11} #/km for Euro 6-dieselskøretøjer. Efter princippet om teknologineutral lovgivning skal en emissionsgrænse for Euro 6-køretøjer med styret tænding være den samme, da der ikke er noget, der tyder på, at partikler, der udledes af motorer med styret tænding, har en mindre specifik toksicitet end partikler, der udledes af dieselmotorer.
- (7) Det forventes, at benzinpartikelfiltre (GPF), som er en effektiv efterbehandlingsteknologi til reduktion af partikler, der udledes af køretøjer med styret tænding, vil blive tilgængelige til indbygning i nogle Euro 6-køretøjer til en rimelig pris. I øvrigt forekommer det sandsynligt, at der inden for tre år efter de obligatoriske Euro 6-datoer fastlagt i artikel 10 i forordning (EF) nr. 715/2007 kan opnås en tilsvarende nedsættelse af partikelantalemissionerne (PN-emissioner) med interne motorforanstaltninger

⁽¹⁾ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1.

til væsentligt lavere omkostninger ved mange anvendelsesformer. Enhver motorforanstaltning skal gælde under alle motordriftsforhold for at sikre, at emissionsniveauet under faktiske kørselsforhold ikke forringes.

- (8) For at give mulighed for udvikling af alle de nødvendige teknologier og sikre en tilstrækkelig indførelsestid, bør der vedtages en tofaset tilgang, hvor PN-grænseværdierne for diesel i Euro 6-normen i anden fase også finder anvendelse på køretøjer med styret tænding, som har direkte indsprøjtning.
- (9) Der skal være fokus på partikelemissionen fra køretøjer med styret tænding under faktiske kørselsforhold og på udviklingen af dertil svarende prøvningsprocedurer. Kommissionen bør senest tre år efter Euro 6-normens ikrafttræden udvikle og indføre tilsvarende måleprocedurer.
- (10) Kommissionen bør løbende overvåge PN-reduktionsforanstaltningernes indvirkning på CO₂-emissioner fra køretøjer med styret tænding.
- (11) I henhold til artikel 4, stk. 7, i forordning (EF) nr. 692/2008 kan køretøjer, der er omfattet af nævnte forordnings anvendelsesområde, kun typegodkendes efter Euro 6-emissionsnormerne, når der er blevet indført grænseværdier for egendiagnosesystemer (OBD). OBD er et vigtigt værktøj til at identificere fejlfunktioner i forureningsbegrænsende anordninger.
- (12) I sin meddelelse (2008/C 182/08) om gennemførelsen og den fremtidige udvikling af fællesskabslovgivningen om lette køretøjers emissionsniveau og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (Euro 5 og Euro 6) ⁽¹⁾ har Kommissionen foreslået en række OBD-grænseværdier, som i store træk afspejler de grænseværdier, der gælder for hovedparten af lette køretøjer i USA og Canada fra år 2013, hvor de fleste køretøjers OBD-system er i overensstemmelse med kravene fastsat af Californian Air Resources Board (CARB). En tilpasning af de europæiske krav til de i USA gældende krav ville være i overensstemmelse med målene for international harmonisering og sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau.
- (13) OBD-kravene i USA er dog teknologisk udfordrende for de køretøjsfabrikanter, der ikke eksporterer til USA. Derfor bør der vedtages en indledende periode på tre år med lempeligere OBD-krav for at give industrien mere tid.
- (14) De endelige OBD-grænseværdier i Euro 6-normen for CO, NMHC og partikelmasse, der indføres ved forordning

(EF) nr. 692/2008, bør være lempeligere end de værdier, der er foreslået i meddelelsen af 2008/C 182/08, for at afspejle de særlige tekniske problemer på disse områder. Desuden bør der ikke ved nærværende forordning indføres Euro 6 OBD-grænseværdier for partikelantal.

- (15) De miljømæssige behov, den tekniske gennemførlighed og forholdet mellem omkostninger og fordele ved strengere OBD-grænseværdier for CO og NMHC efter Euro 6-normen og ved en fastsættelse af en OBD-grænseværdi for partikelantal bør evalueres på et senere tidspunkt. Enhver ændring af de lovgivningsmæssige krav i denne henseende bør kun indføres med passende frister for industrien. I betragtning af kompleksiteten af egendiagnosesystemer vil en sådan frist typisk være på 3-4 år.
- (16) Forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 692/2008 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (17) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Det Tekniske Udvalg for Motor-køretøjer —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

- 1) I artikel 3 slettes punktummet efter nr. 17).
- 2) I artikel 3 indsættes følgende som nr. 18):

»18) »direkte indsprøjtningmotor«, en motor, som kan arbejde i en funktionsmåde, hvor brændstoffet sprøjtes ind i indsugningsluften, efter at luften har passeret gennem indsugningsventilerne.«
- 3) I artikel 10 indsættes som stk. 7:

»7. Indtil tre år efter de anvendelsesdatoer, der er fastsat i stk. 4 og 5 for nye typegodkendelser og registrering, salg eller ibrugtagning af nye køretøjer, finder en emissionsgrænse for partikelantal på 6×10^{12} #/km efter fabrikantens valg anvendelse på køretøjer med direkte indsprøjtning-motor med styret tænding.«
- 4) Bilag I ændres i overensstemmelse med bilag I til nærværende forordning.

⁽¹⁾ EUT C 182 af 19.7.2008, s. 17.

Artikel 2

I forordning (EF) nr. 692/2008 foretages følgende ændringer:

- 1) artikel 4, stk. 7, udgår
- 2) bilag I, XI og XVI ændres i overensstemmelse med bilag II til nærværende forordning.

Artikel 3

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. maj 2012.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

Ændringer af forordning (EF) Nr. 715/2007

I bilag I til forordning (EF) Nr. 715/2007 foretages følgende ændringer:

1) Teksten i anden række i sidste kolonne i skema 1 (Euro 5-emissionsgrænser) affattes således:

»Partikelantal (PN)«

2) Skema 2 affattes således:

»Skema 2

Euro 6-emissionsgrænser

Klasse	Kategori	Referencemasse (RM) (kg)	Grænseværdier													
			Masse af carbonmonoxid (CO)		Masse af samlede carbonhydrider (THC)		Masse af andre carbonhydrider end methan (NMHC)		Masse af nitrogenoxider (NO _x)		Samlet masse af carbonhydrider og nitrogenoxider (THC + NO _x)		Partikelmasse (PM) ⁽¹⁾		Partikelantal (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
			ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST ⁽²⁾	KT	ST ⁽²⁾ ⁽³⁾	KT
M	—	Alle	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Alle	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹

Forklaring: ST = styret tænding, KT = kompressionstænding

⁽¹⁾ En emissionsgrænse på 5,0 mg/km for partikelmasseemission gælder for køretøjer, der er typegodkendt i henhold til emissionsgrænserne i dette skema med den tidligere måleprotokol for partikelmasse inden 1.9.2011.

⁽²⁾ Grænseværdierne for partikelmasse og partikelantal for køretøjer med styret tænding finder kun anvendelse på køretøjer med motorer med direkte indsprøjtning.

⁽³⁾ Indtil tre år efter de datoer, der er anført i artikel 10, stk. 4 og 5, for henholdsvis nye typegodkendelser og nye køretøjer, gælder en emissionsgrænse for partikelantal på 6,0 × 10¹²#/km for Euro 6 ST-køretøjer med direkte indsprøjtning efter fabrikantens valg. Indtil senest disse datoer skal der gennemføres en prøvningsmetode for typegodkendelse, som sikrer en effektiv begrænsning af antallet af partikler, der udledes af køretøjer under faktiske kørselsforhold.*

BILAG II

Ændring af forordning (EF) Nr. 692/2008

I forordning (EF) nr. 692/2008 foretages følgende ændringer:

1) I bilag I, tillæg 6, foretages følgende ændringer:

a) Punkt 1, andet punktum, affattes således:

»Dette nummer er efterfulgt af et eller flere bogstaver, der repræsenterer de forskellige klasser, jf. skema 1.«

b) Skema 1 affattes således:

»Skema 1

Bogstav	Emissionsnorm	OBD-norm	Køretøjsklasse og -kategori	Motor	Gennemførelsesdato: nye typer	Gennemførelsesdato: nye køretøjer	Seneste registreringsdato
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ kategori I.	ST, KT	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M ₁ til opfyldelse af specifikke sociale behov (undtagen M ₁ G)	KT	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M ₁ G til opfyldelse af specifikke sociale behov	KT	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ kategori II	ST, KT	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ kategori III, N ₂	ST, KT	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ kategori I	ST, KT	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M ₁ til opfyldelse af specifikke sociale behov (undtagen M ₁ G)	KT	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ kategori II	ST, KT	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ kategori III, N ₂	ST, KT	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N ₁ kategori I	ST, KT	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M ₁ til opfyldelse af specifikke sociale behov (undtagen M ₁ G)	KT	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ kategori II	ST, KT	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016

Bogstav	Emissionsnorm	OBD-norm	Køretøjsklasse og -kategori	Motor	Gennemførelsesdato: nye typer	Gennemførelsesdato: nye køretøjer	Seneste registreringsdato
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ kategori III, N ₂	ST, KT	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ kategori I	KT			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ kategori II	KT			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ kategori III, N ₂	KT			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ kategori I	KT			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ kategori II	KT			31.12.2013
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ kategori III, N ₂	KT			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N ₁ kategori I	KT			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ kategori II	KT			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ kategori III, N ₂	KT			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ kategori I	ST, KT	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ kategori II	ST, KT	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ kategori III, N ₂	ST, KT	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ kategori I	ST, KT	1.9.2017	1.9.2018	
ZB	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ kategori II	ST, KT	1.9.2018	1.9.2019	
ZC	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ kategori III, N ₂	ST, KT	1.9.2018	1.9.2019	

Bogstav	Emissionsnorm	OBD-norm	Køretøjsklasse og -kategori	Motor	Gennemførelsesdato: nye typer	Gennemførelsesdato: nye køretøjer	Seneste registreringsdato
ZX	ikke relevant	ikke relevant	Alle køretøjer	Batterirent elektrisk	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	ikke relevant	ikke relevant	Alle køretøjer	Brændselscelle rent elektrisk	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	ikke relevant	ikke relevant	Alle køretøjer med sikkerheds-certifikater i henhold til punkt 2.1.1 i bilag I	ST, KT	1.9.2009	1.1.2011	

Forklaring:

- »Euro 5«-emissionsnorm= omfatter ikke den reviderede metode til måling af partikelmasse, partikelantalsnorm og prøvning af lavtemperaturremissioner ved brug af biobrændstof i blandingsbrændstofkøretøjer.
- »Euro 5b«-emissionsnorm= komplette Euro 5-emissionskrav, inkl. den reviderede metode til måling af partikelmasse, partikelantalsnorm for KT-køretøjer og prøvning af lavtemperaturremissioner ved brug af biobrændstof i blandingsbrændstofkøretøjer.
- »Euro 6a«-emissionsnorm= omfatter ikke den reviderede metode til måling af partikelmasse, partikelantalsnorm og prøvning af lavtemperaturremissioner ved brug af biobrændstof i blandingsbrændstofkøretøjer.
- »Euro 6b«-emissionsnorm= Euro 6-emissionskrav, inkl. den reviderede metode til måling af partikelmasse, partikelantalsnormer (foreløbige værdier for ST-køretøjer) og prøvning af lavtemperaturremissioner ved brug af biobrændstof i blandingsbrændstofkøretøjer.
- »Euro 6c«-emissionsnorm= komplette Euro 6-emissionskrav, dvs. Euro 6b emissionsnorm og endelige partikelantalsnormer for ST-køretøjer.
- »Euro 5«-OBD-norm= grundlæggende Euro 5-OBD-krav, ekskl. parametre for funktion efter ibrugtagning (IUPR), NO_x-overvågning af benzindrevne køretøjer og skærpede PM-grænseværdier for diesel.
- »Euro 5+«-OBD-normer= omfatter lempede parametre for funktion efter ibrugtagning (IUPR), NO_x-overvågning af benzindrevne køretøjer og skærpede PM-grænseværdier for diesel.
- »Euro 6«-OBD-norm= lempede OBD-grænseværdier
- »Euro 6-plus IUPR-OBD-norm= omfatter lempede OBD-grænseværdier og lempede parametre for funktion efter ibrugtagning (IUPR).
- »Euro 6-1«-OBD-norm= komplette Euro 6-OBD-krav, men med foreløbige OBD-grænseværdier som defineret i punkt 2.3.4 i bilag XI og delvist lempede parametre for funktion efter ibrugtagning (IUPR).
- »Euro 6-2«-OBD-norm= komplette Euro 6 OBD-krav, men med endelige OBD-grænseværdier som defineret i punkt 2.3.3 i bilag XI.»

2) I bilag XI foretages følgende ændringer:

a) Der indsættes følgende punkt 2.3.3 og 2.3.4:

- »2.3.3. OBD-grænseværdierne for køretøjer, som er typegodkendt efter Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007, fra 3 år efter datoerne i artikel 10, stk. 4 og 5, i nævnte forordning, er anført i nedenstående skema:

Endelige Euro 6-OBD-grænseværdier

Klasse	Kategori	Reference-masse (RM) (kg)	Masse af carbonmonoxid		Masse af andre carbonhydrider end methan		Masse af nitrogenoxider		Partikelmasse		Partikelantal	
			(CO) (mg/km)	(CT)	(NMHC) (mg/km)	(KT)	(NO _x) (mg/km)	(ST)	(KT)	(PM) (mg/km)	(ST)	(PN) (#/km)
M	—	Alle	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		

Klasse	Kategori	Reference-masse (RM) (kg)	Masse af carbonmonoxid		Masse af andre carbonhydrider end methan		Masse af nitrogenoxider		Partikelmasse		Partikelantal	
			(CO) (mg/km)	(KT)	(NMHC) (mg/km)	(KT)	(NO _x) (mg/km)	(ST)	(KT)	(PM) (mg/km)	(ST)	(KT)
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Alle	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Forklaring: ST = styret tænding, KT = kompressionstænding.

Forklaring:

De OBD-grænseværdier, der er angivet i tabellen, skal revideres af Kommissionen inden den 1. september 2014. Hvis værdierne viser sig ikke at være teknisk gennemførlige, fremsætter Kommissionen et forslag om ændring af disse eller af den obligatoriske anvendelsesdato, idet der tages højde for virkningerne af andre nye krav og prøvninger, der vil blive indført for Euro 6-køretøjer. Hvis revisionen indikerer et miljømæssigt behov og teknisk gennemførlighed samt en økonomisk nettofordel, er det nødvendigt at vedtage strengere værdier og at indføre OBD-grænseværdier for partikelantal eller for andre eventuelle lovregulerede forurenende stoffer. Industrien skal i den forbindelse sikres passende tid til at indføre ny teknisk udvikling.

2.3.4. Indtil tre år efter de datoer, der er anført for henholdsvis nye typegodkendelser og nye køretøjer i artikel 10, stk. 4 og stk. 5, i forordning (EF) nr. 715/2007, finder følgende OBD-grænseværdier efter fabrikantens valg anvendelse på køretøjer, der er typegodkendt i henhold til Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007:

Foreløbige Euro 6-OBD-grænseværdier

Klasse	Kategori	Referencemasse (RM) (kg)	Masse af carbonmonoxid		Masse af andre carbonhydrider end methan		Masse af nitrogenoxider		Partikelmasse	
			(CO) (mg/km)	(KT)	(NMHC) (mg/km)	(KT) ⁽²⁾	(NO _x) (mg/km)	(ST)	(KT)	(PM) (mg/km)
M	—	All	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	All	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Tegnforklaring: ST = styret tænding, KT = kompressionstænding

b) Punkt 2.14 affattes således:

»2.14 Uanset punkt 3.3.5 i bilag 11 til FN/ECE-regulativ nr. 83 skal følgende anordninger overvåges for fuldstændigt svigt eller fjernelse, hvis sidstnævnte medfører overskridelse af de gældende emissionsgrænser:

— fra den 1. september 2011: partikelfiltre monteret på motorer med kompressionstænding som separat enhed eller integreret i en kombineret emissionsbegrænsende anordning

- for køretøjer certificeret mod enten OBD-grænseværdierne i skemaerne i punkt 2.3.3 eller 2.3.4: systemer til efterbehandling af NO_x monteret på motorer med kompressionstænding som en separat enhed eller integreret i en kombineret emissionsbegrænsende anordning
- for køretøjer certificeret mod enten OBD-grænseværdierne i skemaet i punkt 2.3.3 eller 2.3.4: dieseloxidationskatalysator (DOC), monteret på motorer med kompressionstænding som en separat enhed eller integreret i en kombineret emissionsbegrænsende anordning.

De anordninger, der er omhandlet i første afsnit, skal ligeledes overvåges for eventuelle svigt, som ville resultere i en overskridelse af de gældende OBD-grænseværdier.»

c) I punkt 3.1.5 i tillæg 1 indsættes følgende punktum:

»For nye typegodkendelser og nye køretøjer skal det i punkt 2.9 i dette bilag foreskrevne overvågningssystem have en IUPR større end eller lig med 0,1 indtil tre år efter de datoer, der er anført i henholdsvis artikel 10, stk. 4 og stk. 5, i forordning (EF) nr. 715/2007.»

3. Punkt 6.2 i bilag XVI affattes således:

- »6.2. Fabrikanten skal påvise, at anvendelse af de sensorer, der er omhandlet i punkt 6.1, og andre sensorer i køretøjet resulterer i aktivering af det i punkt 3 omhandlede føreradvarselssystem, visning af en meddelelse med en passende advarsel (f.eks. »for høje emissioner — kontroller urea«, »for høje emissioner — kontroller AdBlue«, »for høje emissioner — kontroller reagens«) og føreransporingssystemet som omhandlet i punkt 8.3, når situationerne i punkt 4.2, 5.4 eller 5.5 indtræder.

For så vidt angår dette punkt antages disse situationer at indtræde:

- med hensyn til køretøjer, der er godkendt i henhold til Euro 5-emissionsgrænserne i skema 1 i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007, hvis de gældende grænseværdier for NO_x-emissioner i skemaet ganget med en faktor på 1,5 overskrides
- med hensyn til køretøjer, der er godkendt i henhold til Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2000, hvis de gældende OBD-grænseværdier for NO_x i skemaerne i punkt 2.3.2, 2.3.3 eller 2.3.4 i bilag XI overskrides.

NO_x-emissionerne må under prøvningen af, om disse krav overholdes, højst ligge 20 % højere end de værdier, der er omhandlet i andet afsnit.»
