

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

► **B**                    **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

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <b><u>M1</u></b>	Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008	L 199	1	28.7.2008
► <b><u>M2</u></b>	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009	L 188	1	18.7.2009
► <b><u>M3</u></b>	Kommissionens forordning (EU) nr. 566/2011 af 8. juni 2011	L 158	1	16.6.2011
► <b><u>M4</u></b>	Kommissionens forordning (EU) nr. 459/2012 af 29. maj 2012	L 142	16	1.6.2012



**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**

(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 <sup>(1)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(2)</sup>, 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. I det øjemed er der indført et omfattende EF-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer ved Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil <sup>(3)</sup>. De tekniske krav i forbindelse med 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 ud af en række særlige retsakter inden for rammerne af proceduren for EF-typegodkendelser, der er fastlagt i direktiv 70/156/EØF. Derfor bør det pågældende direktiv ændres i overensstemmelse hermed.
- (3) På opfordring fra Europa-Parlamentet er der indført en ny lovgivningsmæssig tilgang på køretøjsområdet i EU. Således fastsættes i denne forordning de grundlæggende bestemmelser om emissioner fra køretøjer, mens de tekniske specifikationer vil blive fastsat ved gennemførelsesforanstaltninger, som vedtages efter udvalgsproceduren.

<sup>(1)</sup> EUT C 318 af 23.12.2006, s. 62.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 13.12.2005 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 30.5.2007.

<sup>(3)</sup> EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Senest ændret ved direktiv 2006/96/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 81).

**▼B**

- (4) I marts 2001 lancerede Kommissionen programmet ren luft i Europa (CAFE). De vigtigste elementer i dette program er beskrevet i en meddelelse af 4. maj 2005. Dette har ført til vedtagelsen af en temastrategi om luftforurening ved en meddelelse af 21. september 2005. En af konklusionerne i temastrategien er, at der er behov 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 5- og Euro 6-normerne er en af de foranstaltninger, hvormed formålet er at nedbringe emissioner af partikler og ozonprækursorer som f.eks. nitrogenoxid og carbonhydrider.
- (5) Opfyldelse af EU's mål 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. Derfor indeholder denne forordning ud over Euro 5-emissionsgrænser også emissionsgrænser for Euro 6-normen.
- (6) Der er navnlig behov for en betydelig begrænsning af dieselmotørens emissioner af nitrogenoxid for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening. Det betyder, at de ambitiøse grænseværdier for Euro 6-normen må nås, uden at det bliver nødvendigt at give afkald på fordelene ved dieselmotorer med hensyn til brændstofforbrug og emissioner af carbonhydrider og carbonmonoxid. Hvis en sådan foranstaltning med henblik på begrænsningen af emissioner af nitrogenoxid træffes på et tidligt stadium, vil dette give bilproducenterne 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 forlængelse af den forventede levetid, samt hvilke konsekvenser der vil blive tale om for den samlede indvirkning på CO<sub>2</sub>-emissionerne.
- (8) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationssinformationer om køretøjer via et ensartet format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende reparation og vedligeholdelse af køretøjer for at forbedre det indre markeds 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) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er hensigtsmæssigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanternes websteder bør opfylde, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder (SMV'er)

**▼B**

adgang på rimelige vilkår. Fælles standarder aftalt under inddragelse af de berørte parter, f.eks. OASIS-formatet<sup>(1)</sup>, kan lette udvekslingen af informationer mellem fabrikanter og tjenesteydere. Det er derfor hensigtsmæssigt indledningsvis at fastsætte krav om anvendelse af de tekniske specifikationer for OASIS-formatet og at anmode Kommissionen om at opfordre CEN/ISO til at videreudvikle dette format til en standard med henblik på til sin tid at erstatte OASIS-formatet.

- (9) Senest fire år efter denne forordnings ikrafttræden bør Kommissionen undersøge, hvorledes ordningen med adgang til alle 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 vedligeholdelsesinformationer om køretøjer inden for rammerne af et ændret rammedirektiv om typegodkendelse. Hvis bestemmelserne om adgang til alle reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer inkorporeres i nævnte direktiv, 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 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 og i nødvendigt omfang forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag med henblik på at lovgive om sådanne emissioner.
- (11) For at lette indførelsen og opretholde eksistensen af køretøjer, der kører på alternative brændstoffer med eventuelt lavere emissioner af nitrogenoxider og partikler, og samtidig tilskynde til lavere emissioner fra benzindrevne køretøjer, indføres der i denne forordning separate grænseværdier for den samlede masse carbonhydrider og massen af andre carbonhydrider end metan.
- (12) Der bør gøres en fortsat indsats for at indføre strengere emissionsgrænseværdier, herunder en reduktion af kuldioxidemissioner, og for at sikre, at disse grænseværdier svarer til køretøjers aktuelle effekt, når de er i anvendelse.
- (13) For at sikre, at emissionen af ultrafine partikler begrænses (PM 0,1 µm og derunder), bør Kommissionen så hurtigt som muligt og senest med ikrafttrædelsen af Euro 6-fasen som supplement til den aktuelt anvendte tilgang, som er baseret på partikelmasse, vedtage en tilgang til partikelemission, som er baseret på partikelantal. Tilgangen til partikelemission, baseret på partikelantal, bør bygge på resultaterne af FN/ECE's program for partikelmåling (Particulate Measurement Programme — PMP) og være i overensstemmelse med de eksisterende ambitiøse mål for miljøet.

<sup>(1)</sup> Organization for the Advancement of Structured Information Standards.

**▼B**

- (14) For at sikre øget repeterbarhed ved laboratoriemåling af partikelmasse- og partikelantalemission bør Kommissionen vedtage en ny målemetode til erstatning for den nuværende. Det bør ske så hurtigt som muligt og senest med ikrafttrædelsen af Euro 6-fasen. Den bør baseres på resultaterne af FN/ECE's PMP. Når den nye målemetode indføres, bør de i denne forordning angivne grænseværdier for partikelmasseemission justeres, eftersom den nye fremgangsmåde kan registrere en mindre masseforekomst end den nuværende.
- (15) Kommissionen bør løbende vurdere behovet for at revidere New European Drive Cycle som den prøvningsmetode, der danner grundlag for EF-typegodkendelseslovgivning med hensyn til emissioner. Det kan være nødvendigt at ajourføre eller anvende nye prøvningscyklusser for at afspejle forandringer i køretøjsspecifikationerne og bilisternes adfærd. En revision kan være nødvendig for at sikre, at de faktiske emissioner svarer til dem, som er målt i forbindelse med typegodkendelsen. Det bør også overvejes at anvende bærbare emissionsmålingssystemer og at indføre reguleringsbegrebet »not-to-exceed«.
- (16) 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 fejlovervågning.
- (17) For at sikre, at der ikke opstår tekniske hindringer for handel mellem medlemsstaterne, er der behov for en standardiseret metode til måling af køretøjers brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-emission. Desuden er det nødvendigt at sikre, at kunder og brugere modtager objektive og præcise oplysninger.
- (18) Inden Kommissionen udarbejder sit forslag til fremtidige emissionsnormer, bør den foranstalte undersøgelser for at afgøre, om en yderligere inddeling af køretøjsskasserne i undergrupper fortsat er nødvendig, eller om masseneutrale emissionsgrænser kan anvendes.
- (19) Medlemsstaterne bør have mulighed for gennem økonomiske incitamenter at fremme markedsføringen af køretøjer, som opfylder fællesskabskravene. Sådanne incitamenter skal imidlertid være i overensstemmelse med bestemmelserne i traktaten, navnlig bestemmelserne om statsstøtte. Dette skal ske for at undgå konkurrenceforvridning i det indre marked. Denne forordning påvirker ikke medlemsstaternes ret til at lade emissionsniveauet indgå i grundlaget for beregning af køretøjsafgifter.

## ▼B

- (20) Eftersom lovgivningen om køretøjers emissioner og brændstofforbrug er blevet udviklet gennem mere end 35 år og nu er fordelt på over 24 direktiver, vil det være hensigtsmæssigt at erstatte disse direktiver med en ny forordning og en række gennemførelsesforanstaltninger. En forordning sikrer, at de præcise tekniske bestemmelser finder direkte anvendelse på fabrikanter, godkendende myndigheder og tekniske tjenester, og at ajourføringen kan foretages hurtigere og mere effektivt. Direktiv 70/220/EØF <sup>(1)</sup>, 72/306/EØF <sup>(2)</sup>, 74/290/EØF <sup>(3)</sup> og 80/1268/EØF <sup>(4)</sup>, 83/351/EØF <sup>(5)</sup>, 88/76/EØF <sup>(6)</sup>, 88/436/EØF <sup>(7)</sup>, 89/458/EØF <sup>(8)</sup>, 91/441/EØF <sup>(9)</sup>, 93/59/EØF <sup>(10)</sup>, 94/12/EF <sup>(11)</sup>,

- <sup>(1)</sup> Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 76 af 6.4.1970, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/76/EF (EUT L 206 af 15.8.2003, s. 29).
- <sup>(2)</sup> Rådets direktiv 72/306/EØF af 2. august 1972 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emissionen af forurenende stoffer fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2005/21/EF (EUT L 61 af 8.3.2005, s. 25).
- <sup>(3)</sup> Rådets direktiv 74/290/EØF af 28. maj 1974 om tilpasning til den tekniske udvikling af direktiv 70/220/EF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra køretøjsmotorer med styret tænding (EFT L 159 af 15.6.1974, s. 61). Ændret ved direktiv 2006/101/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 238).
- <sup>(4)</sup> Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om motorkøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 36). Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/3/EF (EUT L 49 af 19.2.2004, s. 36).
- <sup>(5)</sup> Rådets direktiv 83/351/EØF af 16. juni 1983 om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af motorkøretøjer (EFT L 197 af 20.7.1983, s. 1).
- <sup>(6)</sup> Rådets direktiv 88/76/EØF af 3. december 1987 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra motorkøretøjer (EFT L 36 af 9.2.1988, s. 1).
- <sup>(7)</sup> Rådets direktiv 88/436/EØF af 16. juni 1988 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra køretøjsmotorer (begrænsning af partikelemmissioner fra dieselmotorer) (EFT L 214 af 6.8.1988, s. 1).
- <sup>(8)</sup> Rådets direktiv 89/458/EØF af 18. juli 1989 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra motorkøretøjer for så vidt angår europæiske emissionsnormer for biler med motorslagvolumen på mindre end 1,4 liter (EFT L 226 af 3.8.1989, s. 1).
- <sup>(9)</sup> Rådets direktiv 91/441/EØF af 26. juni 1991 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 242 af 30.8.1991, s. 1).
- <sup>(10)</sup> Rådets direktiv 93/59/EØF af 28. juni 1993 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 186 af 28.7.1993, s. 21).
- <sup>(11)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/12/EF af 23. marts 1994 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 100 af 19.4.1994, s. 42).

## ▼B

96/69/EF <sup>(1)</sup>, 98/69/EF <sup>(2)</sup>, 2001/1/EF <sup>(3)</sup>, 2001/100/EF <sup>(4)</sup> og 2004/3/EF <sup>(5)</sup> bør således ophæves. Desuden bør medlemsstaterne ophæve gennemførelsesbestemmelserne til de ophævede direktiver.

- (21) For at skabe klarhed med hensyn til rækkevidden af lovgivningen vedrørende emissioner fra køretøjer bør 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 <sup>(6)</sup> ændres således, at det dækker alle tunge køretøjer, for derved at gøre det klart, at denne forordning vedrører lette køretøjer.
- (22) For at lette overgangen fra de eksisterende direktiver til denne forordning bør denne forordning først anvendes fra en given periode efter dens ikrafttrædelse. I den periode bør fabrikkerne kunne vælge mellem at få deres køretøjer godkendt i henhold til de eksisterende direktiver eller denne forordning. Desuden bør bestemmelserne om de økonomiske incitamenter finde anvendelse umiddelbart efter denne forordnings ikrafttrædelse. Gyldigheden af de typegodkendelser, som er meddelt i henhold til eksisterende direktiver, påvirkes ikke af forordningens ikrafttrædelse.
- (23) For at sikre en smidig overgang fra de nuværende direktiver til denne forordning bør der på Euro 5-trinet fastlægges visse undtagelser for køretøjer udformet med henblik på opfyldelse af specifikke sociale behov. Disse undtagelser bør bortfalde, når Euro 6-trinet træder i kraft.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv 96/69/EF af 8. oktober 1996 om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra motorkøretøjer (EFT L 282 af 1.11.1996, s. 64).

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/69/EF af 13. oktober 1998 om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/1/EF af 22. januar 2001 om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 35 af 6.2.2001, s. 34).

<sup>(4)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/100/EF af 7. december 2001 om ændring af Rådets direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af emissioner fra motorkøretøjer (EFT L 16 af 18.1.2002, s. 32).

<sup>(5)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/3/EF af 11. februar 2004 om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N<sub>1</sub>-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug (EUT L 49 af 19.2.2004, s. 36).

<sup>(6)</sup> EUT L 275 af 20.10.2005, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2006/51/EF (EUT L 152 af 7.6.2006, s. 11).

**▼B**

- (24) 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 <sup>(1)</sup>.
- (25) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at fastsætte grænseværdier baseret på partikelantal i bilag I samt til at justere de partikelmassebaserede grænseværdier, som er angivet i dette bilag. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, bør foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (26) Kommissionen bør ligeledes tillægges beføjelse til at etablere specifikke procedurer, prøvninger og krav for typegodkendelse samt en revideret metode til måling af partikler og en grænseværdi baseret på partikelantal og til at vedtage foranstaltninger vedrørende anvendelsen af manipulationsanordninger, adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og prøvningscykluser til emissionsmåling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at supplere denne forordning med nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (27) Målene 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 værksteder på lige fod med autoriserede forhandlere og reparatører, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre opfyldes på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### KAPITEL I

#### FORMÅL, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

##### *Artikel 1*

##### **Formål**

1. I denne forordning fastlægges fælles tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer (køretøjer) og udskiftningsdele, herunder forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, med hensyn til emission.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Senest ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).



**▼B**

2. Derudover indeholder forordningen bestemmelser om overensstemmelse efter ibrugtagning, forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, egeendiagnosesystemer (OBD), måling af brændstofforbrug og adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

*Artikel 2***Anvendelsesområde**

1. Denne forordning finder anvendelse på køretøjer af klasse M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> og N<sub>2</sub> som defineret i bilag II til direktiv 70/156/EØF med en referencemasse på højst 2 610 kg.

2. På fabrikantens anmodning kan typegodkendelse efter denne forordning udvides fra køretøjer i henhold til stk. 1 til køretøjer af klasse M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> og N<sub>2</sub> som defineret i bilag II til direktiv 70/156/EØF med en referencemasse på højst 2 840 kg, som opfylder de betingelser, der er fastsat i denne forordning og i dens gennemførelsesforanstaltninger.

*Artikel 3***Definitioner**

I denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger forstås ved:

- 1) »hybridkøretøj«, ethvert køretøj, der til fremdrift er forsynet med mindst to forskellige energiomdannere og to forskellige systemer til lagring af energi (på køretøjet)
- 2) »køretøjer udformet med henblik på opfyldelse af specifikke sociale behov«, dieselskøretøjer i klasse M<sub>1</sub>, som enten er:
  - a) køretøjer til særlig anvendelse som defineret i direktiv 70/156/EØF med en referencemasse på over 2 000 kg
  - b) køretøjer med en referencemasse på over 2 000 kg konstrueret til befordring af mere end 7 personer, inklusive føreren, fra 1. september 2012 med undtagelse af køretøjer i klasse M<sub>1</sub>G som defineret i direktiv 70/156/EØF,eller
  - c) køretøjer med en referencemasse på over 1 760 kg, som er udformet specifikt til erhvervsformål til befordring af kørestolsbrugere i køretøjet
- 3) »referencemasse«, køretøjets masse i køreklar stand med fast fradrag af 75 kg for førerens masse og med fast tillæg af 100 kg
- 4) »forurenende luftarter«, udstødningsgassens indhold af carbonmonoxid og nitrogenoxider, sidstnævnte udtrykt som nitrogenoxid- (NO<sub>2</sub>-) ækvivalenter, samt carbonhydrider

**▼B**

- 5) »forurenende partikler«, komponenter af udstødningsgassen, som fjernes fra den fortyndede udstødningsgas ved en maksimumtemperatur på 325 K (52 °C) ved hjælp af de filtre, som er beskrevet i prøvningsmetoden til efterprøvning af gennemsnitlig udstødningsemission
- 6) »udstødningsemission«, emission af forurenende gasser og partikler
- 7) »fordampningsemissioner«, de carbonhydriddampe, der udsendes fra et køretøjs brændstofsysteem, men ikke fra udstødningen
- 8) »krumtaphus«, hulrum eller beholdere, dels i motoren, dels udenfor denne, som er forbundet med bundkarret gennem indvendige eller udvendige forbindelser, hvorigennem gas og dampe kan udsendes
- 9) »egendiagnosesystem« eller »OBD-system«, et emissionsbegrænsningssystem, som er i stand til at opdage en fejl og finde det sandsynlige fejlsted ved hjælp af fejlkoder i computerhukommelse
- 10) »manipulationsanordning«, enhver anordning, som registrerer temperatur, køretøjets hastighed, motorens omdrejningstal (rpm), det anvendte gear, vakuum i indsugningsmanifolden eller ethvert andet parameter med henblik på at aktivere, modulere, forsinke eller deaktivere driften af en del af emissionsbegrænsningssystemet, og som derved reducerer dets effektivitet under betingelser, som man med rimelighed kan forvente at komme ud for under køretøjets normale drifts- og brugsforhold
- 11) »forureningsbegrænsende anordning«, de dele på et køretøj, der styrer og/eller begrænser udstødnings- og fordampningsemissionerne
- 12) »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
- 13) »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 direktiv 70/156/EØF
- 14) »reparations- og vedligeholdelsesinformationer«, alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikanterne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementeringer til sådanne oplysninger. Disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til indsætning af dele og anordninger i køretøjer

**▼B**

- 15) »uafhængig aktør«, virksomheder, ud over de autoriserede forhandlere og reparatører, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, 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
- 16) »biobrændstoffer«, flydende eller gasformigt brændstof til transport, fremstillet på grundlag af biomasse
- 17) »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 ► **M4** ————— ◀

**▼M4**

- 18) »direkte indsprøjtningmotor«, en motor, som kan arbejde i en funktionsmåde, hvor brændstoffet sprøjtes ind i indsugningsluften, efter at luften har passeret gennem indsugningsventilerne.

**▼B**

## KAPITEL II

**FABRIKANTENS FORPLIGTELSER MED HENSYN TIL TYPEGODKENDELSE***Artikel 4***Fabrikantens forpligtelser**

1. Fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer med henblik på salg, registrering eller ibrugtagning i Fællesskabet, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger. Fabrikanten skal også påvise, at alle nye udskiftede forureningsbegrænsende anordninger, som skal typegodkendes, og som sælges eller tages i brug i Fællesskabet, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

Disse forpligtelser omfatter overholdelse af de emissionsgrænser, som er angivet i bilag I og de i artikel 5 nævnte gennemførelsesforanstaltninger.

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.

Herudover skal fabrikantens tekniske foranstaltninger sikre, at udstødnings- og fordampningsemissionerne fra køretøjerne i hele deres normale levetid og ved normal brug reelt begrænses i overensstemmelse med denne forordning. Derfor skal overensstemmelsen efter ibrugtagning kontrolleres for en periode på 5 år eller 100 000 km, afhængigt af, hvad der først indtræder. Den holdbarhedsprøvning af de forureningsbegrænsende anordninger, som foretages i forbindelse med typegodkendelsen, skal omfatte 160 000 km. I overensstemmelse hermed skal fabrikanten have mulighed for at gennemføre forældelsesprøvning med forbehold af gennemførelsesbestemmelserne i stk. 4.

**▼B**

Overensstemmelsen efter ibrugtagning kontrolleres, navnlig udstødningsemissionernes overensstemmelse med grænseværdierne i bilag I. Kommissionen skal gennemgå testprocedurerne for at forbedre kontrollen af fordampningsemissionerne og emissionerne ved lav lufttemperatur.

3. Fabrikanten skal angive oplysninger om CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug i et dokument, som udleveres til køberen på købstidspunktet.
4. De specifikke procedurer og forskrifter, som vedrører gennemførelsen af stk. 2 og 3, fastlægges efter proceduren i artikel 15, stk. 2.

*Artikel 5***Krav og prøvninger**

1. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet ved normal brug er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger.

2. Anvendelse af manipulationsanordninger, som reducerer emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, forbydes. Forbuddet skal ikke gælde, hvor:

- a) anordningen er nødvendig for at beskytte motoren mod beskadigelse eller havari og for at sikre køretøjets driftssikkerhed
- b) anordningen ikke fungerer ud over startfasen,

eller

- c) anvendelsen af en sådan anordning i væsentligt omfang er medtaget i prøvningsmetoderne for efterprøvning af fordampningsemission og gennemsnitlig udstødningsemission.

3. De specifikke procedurer, prøvninger og krav, som gælder for typegodkendelsen, og som er fastsat i dette stykke, såvel som forskrifterne for gennemførelsen af stk. 2, og som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 15, stk. 3. Dette omfatter kravene vedrørende:

- a) emissioner fra udstødningen, herunder prøvningscykluser, emissioner ved lav lufttemperatur, emissioner ved tomgang, røgtæthed og korrekt fungerende og regenererende efterbehandlings-systemer
- b) fordampningsemissioner og emission af krumtaphusgasser
- c) OBD-systemer og forureningsbegrænsende anordningers funktion efter ibrugtagning
- d) forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, overensstemmelse efter ibrugtagning, produktionens overensstemmelse og overensstemmelse med tekniske kontrolforskrifter

**▼ B**

- e) måling af drivhusgasemissioner og brændstofforbrug
- f) hybridkøretøjer og køretøjer, der anvender alternative brændstoffer
- g) udvidelse af typegodkendelser og krav til fabrikanten af små mængder af køretøjer
- h) prøvningsudstyret

**▼ M2**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

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

**▼ M2**

- j) måling af motoreffekt.

**▼ B**

De ovennævnte krav finder, når det er relevant, anvendelse på køretøjer, uanset hvilken type brændstof de anvender.

## KAPITEL III

**ADGANG TIL REPARATIONS- OG VEDLIGEHOLDELSINFORMATIONER OM KØRETØJER***Artikel 6***Fabrikantens forpligtelser**

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer via umiddelbart tilgængelige websteder med en ensartet søgefunktion, således at uafhængige aktører ikke forskelsbehandles i forhold til autoriserede forhandlere og reparatørers muligheder og adgang. Med henblik på at lette opfyldelsen af denne målsætning skal informationerne fremlægges på en måde, der er i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for OASIS-formatet<sup>(1)</sup>. Fabrikanten skal endvidere stille undervisningsmateriale til rådighed for uafhængige aktører og autoriserede forhandlere og reparatører.

**▼ M3**

- 2. De i stk. 1 omhandlede informationer omfatter:
  - a) en utvetydig køretøjsidentifikation
  - b) servicehåndbøger inklusiv reparations- og vedligeholdelsesoptegnelser
  - c) tekniske vejledninger
  - d) komponent- og diagnoseinformationer (f.eks. teoretiske min./maks.-værdier for målinger)

<sup>(1)</sup> »OASIS-formatet« refererer til de tekniske specifikationer i OASIS-dokument SC2-D5 med titlen »Format of Automotive Repair Information«, version 1.0 af 28. maj 2003 (kan downloades fra: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) samt i sektion 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 og 3.8 i OASIS-dokument SC1-D2 med titlen »Autorepair Requirements Specification«, version 6.1 af 10. januar 2003 (kan downloades fra: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>), der udelukkende anvender åbne tekst- og grafikformater.

**▼ M3**

- e) kredsløbsdiagrammer
- f) diagnosefejlkoder (herunder fabrikantspecifikke koder)
- g) softwarekalibreringsidentifikationsnummer for køretøjet
- h) oplysninger, som vedrører og leveres ved hjælp af proprietære værktøjer og udstyr
- i) dataregistreringsinformation og bidirektionelle overvågnings- og prøvningsdata, og
- j) standardarbejdsenheder eller –tidsrum for reparations- og vedligeholdelsesopgaver, hvis forhandlere og reparatører.

**▼ B**

3. En autoriseret forhandler eller reparatør inden for en given leverandørs distributionssystem anses for at være en uafhængig aktør i denne forordnings forstand, hvis han leverer reparations- og vedligeholdelsesydelser i forbindelse med køretøjer, der er omfattet af en anden leverandørs distributionssystem, som han ikke deltager i.
4. Reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal altid være tilgængelige, når der bortses fra den nødvendige vedligeholdelse af informationssystemet.
5. Med henblik på fremstilling og vedligeholdelse af OBD-kompatible udskiftnings- eller servicekomponenter samt diagnoseværktøj og prøveudstyr skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille de relevante OBD-informationer, reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjet til rådighed for enhver interesseret fabrikant eller reparatør af komponenter, diagnoseværktøj eller prøveudstyr.
6. Med henblik på design og produktion af udstyr til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, skal fabrikanten uden forskelsbehandling stille de relevante OBD-informationer, reparations- og vedligeholdelsesinformationer til rådighed for enhver interesseret fabrikant, installatør eller reparatør af udstyr til køretøjer, som anvender alternative brændstoffer.
7. Når fabrikanten ansøger om EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse, skal han over for den typegodkendende myndighed godtgøre, at han overholder denne forordnings bestemmelser om adgangen til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjet og til de i stk. 5 omhandlede informationer. Hvis sådanne informationer ikke foreligger eller ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger på godkendelsestidspunktet, skal fabrikanten afgive dem senest seks måneder efter typegodkendelsesdatoen. Hvis dette ikke godtgøres inden for denne periode, skal den godkendende myndighed træffe passende foranstaltninger til sikring af overensstemmelse.

**▼ B**

Fabrikanten skal stille efterfølgende ændringer af eller supplement til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer til rådighed på sit websted, så snart de stilles til rådighed for autoriserede reparatører.

**▼ M3**

8. Hvis reparations- og vedligeholdelsesoptegnelser for et køretøj opbevares i en central database, som tilhører køretøjsfabrikanten eller forvaltes på vegne af denne, skal uafhængige reparatører, godkendt og autoriseret som krævet i henhold til punkt 2.2 i bilag XIV til Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 <sup>(1)</sup>, have adgang til sådanne oplysninger gratis og på samme vilkår som autoriserede reparatører, så det er muligt for dem at registrere oplysninger om det udførte reparations- og vedligeholdelsesarbende.

**▼ B***Artikel 7***Gebyrer for adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer**

1. Fabrikanter kan opkræve rimelige gebyrer for adgangen til de reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, som er omfattet af denne forordning. Et gebyr er ikke rimeligt, hvis det afholder den uafhængige aktør fra at søge adgang, fordi gebyrets størrelse ikke modsvarer hans anvendelsesbehov.

**▼ M3**

2. Fabrikanten skal stille reparations- og vedligeholdelsesinformationer, herunder transaktionsrelaterede tjenester som f.eks. omprogrammering og teknisk bistand, om køretøjer til rådighed på time-, dags-, måneds- og årsbasis, og gebyrerne for adgang til disse informationer skal stå i forhold til adgangsperiodens længde. Som supplement til tidsbaseret adgang kan fabrikanten fastsætte og indføre gebyrer pr. transaktion. Udover tidsbaserede adgang, kan fabrikanter tilbyde transaktion-baseret adgang, for hvilke der opkræves gebyr per transaktion og ikke baseret på den periode, hvor der gives adgang. Hvor begge adgangssystemer tilbydes af fabrikanterne, skal uafhængige værksteder vælge det system de foretrækker, enten tidsbaseret eller transaktion-baseret.

**▼ B***Artikel 8***Gennemførelsesforanstaltninger**

De foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelsen af artikel 6 og artikel 7, og hvormed formålet er at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages i overensstemmelse med den i artikel 15, stk. 3, omhandlede forskriftsprocedure med kontrol. Dette omfatter definitionen og opdateringen af de tekniske specifikationer for, hvordan OBD-systemer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal stilles til rådighed, under særlig hensyntagen til SMV'ers specifikke behov.

<sup>(1)</sup> EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1.



### *Artikel 9*

#### **Rapport**

Senest den 2. juli 2011 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om, hvorledes systemet med adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer fungerer, særlig med hensyn til systemets indvirkning på konkurrencen og det indre markeds funktion samt med hensyn til dets miljøfordele. Rapporten skal indeholde en undersøgelse af, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at sammenfatte alle bestemmelser om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer inden for rammerne af et ændret rammedirektiv om typegodkendelse.

## KAPITEL IV

### **MEDLEMSSTATERNES FORPLIGTELSE**

### *Artikel 10*

#### **Typegodkendelse**

1. Med virkning fra den 2. juli 2007 må de nationale myndigheder, hvis en fabrikant anmoder herom, ikke med begrundelse i køretøjers emissioner eller brændstofforbrug nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til en ny køretøjstype, eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj, såfremt det er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, navnlig med Euro 5-emissionsgrænserne i skema 1 i bilag I eller med Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I.

2. Med virkning fra den 1. september 2009 og, hvis der er tale om køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III, og klasse N<sub>2</sub>, fra den 1. september 2010, skal de nationale myndigheder med begrundelse i emissioner eller brændstofforbrug nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, navnlig med bilagene, undtagen Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I. Med hensyn til prøvningen af udstødningsemissioner er grænseværdierne for køretøjer udformet til opfyldelse af specifikke sociale behov de samme som for køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe III.

3. Med virkning fra den 1. januar 2011 og, hvis der er tale om køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III, og køretøjer i klasse N<sub>2</sub> og køretøjer udformet til opfyldelse af specifikke sociale behov, fra den 1. januar 2012, skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, navnlig med bilagene, undtagen Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I, anse typeattester for at være ugyldige i forbindelse med artikel 7, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF og skal med begrundelse i emissioner eller brændstofforbrug forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer. Med hensyn til prøvningen af udstødningsemissioner er grænseværdierne for køretøjer udformet til opfyldelse af specifikke sociale behov de samme som for køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe III.



**▼B**

4. Med virkning fra den 1. september 2014 og, hvis der er tale om køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III, og klasse N<sub>2</sub>, fra den 1. september 2015, skal de nationale myndigheder med begrundelse i emissioner eller brændstofforbrug nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, navnlig med Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I.

5. Med virkning fra den 1. september 2015 og, hvis der er tale om køretøjer i klasse N<sub>1</sub>, gruppe II og III, og klasse N<sub>2</sub>, fra den 1. september 2016, skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesforanstaltninger, navnlig med Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I, anse typeattester for at være ugyldige i forbindelse med artikel 7, stk. 1, i direktiv 70/156/EØF og skal med begrundelse i emissioner eller brændstofforbrug forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

**▼M1**

6. Grænseværdien på 5,0 mg/km for emissionen af partikelmasse som anført i skema 1 og 2 i bilag I finder anvendelse fra de i stk. 1, 2 og 3 omhandlede datoer.

Grænseværdien på 4,5 mg/km for emissionen af partikelmasse og partikelantallet i skema 1 og 2 i bilag I finder anvendelse fra den 1. september 2011 for typegodkendelse af nye køretøjstyper og fra den 1. januar 2013 for alle nye køretøjer, der sælges, registreres eller tages i brug i Fællesskabet.

**▼M4**

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  $6 \times 10^{12}$  #/km efter fabrikantens valg anvendelse på køretøjer med direkte indsprøjtning-motor med styret tænding.

**▼B***Artikel 11***Typegodkendelse af udskiftningsdele**

1. For så vidt angår nye forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger beregnet til montering på køretøjer, som er godkendt i henhold til denne forordning, skal de nationale myndigheder forbyde salg eller montering på køretøjer, hvis anordningerne ikke er omfattet af en typegodkendelse meddelt i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesbestemmelser.

2. De nationale myndigheder kan fortsat meddele udvidelser af EF-typegodkendelser af forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger beregnet til standarder, der var gældende forud for ikrafttrædelsen af denne forordning, på samme betingelser, som oprindeligt fandt anvendelse. De nationale myndigheder skal forbyde salg eller montering på køretøjer af sådanne forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, medmindre anordningerne er omfattet af en relevant typegodkendelse.

3. Forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger beregnet til montering på køretøjer, der er typegodkendt forud for vedtagelsen af kravene vedrørende typegodkendelse af komponenter, er undtaget fra kravene i stk. 1 og 2.

**▼B***Artikel 12***Økonomiske incitamenter**

1. Medlemsstaterne kan indføre økonomiske incitamenter til fordel for serieproducerede køretøjer, som er i overensstemmelse med denne forordning og dens gennemførelsesbestemmelser.

Disse incitamenter skal gælde for alle nye køretøjer, som udbydes til salg på en medlemsstats marked, og som mindst er i overensstemmelse med emissionsgrænserne i skema 1 i bilag I forud for de i artikel 10, stk. 3, angivne datoer. De skal ophøre på disse datoer.

Økonomiske incitamenter, der udelukkende gælder for køretøjer, som er i overensstemmelse med emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I, kan ydes til sådanne nye køretøjer, som udbydes til salg på en medlemsstats marked fra de i artikel 10, stk. 3, angivne datoer forud for de i artikel 10, stk. 5, angivne datoer; de skal ophøre på de i artikel 10, stk. 5, angivne datoer.

2. Medlemsstaterne kan yde økonomiske incitamenter til at eftermontere udstyr på ibrugtagne køretøjer og til skrotning af køretøjer, der ikke opfylder kravene.

3. De i stk. 1 og 2 nævnte økonomiske incitamenter skal for hver type af køretøj 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 i god tid underrettes om planer om indførelse eller ændring af de økonomiske incitamenter, som er beskrevet i stk. 1 og 2.

*Artikel 13***Sanktioner**

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for fabrikanternes overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest den 2. januar 2009 og giver den omgående besked om enhver ændring af dem.

2. De overtrædelser, 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 manipulationsanordninger,

og

e) nægtelse af adgang til oplysninger.

**▼B**

## KAPITEL V

## AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

*Artikel 14***Ny fastsættelse af grænseværdier**

1. Kommissionen skal overveje at lade methanemissioner indgå i beregningen af CO<sub>2</sub>-emissioner. Om nødvendigt forelægger Kommissionen et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet, som indeholder foranstaltninger til redegørelse for eller begrænsning af methanemissioner.

2. Når FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af Verdensforummet for harmonisering af regulativer for køretøjer, er afsluttet og senest ved ikrafttrædelsen af Euro 6, vedtager Kommissionen følgende foranstaltninger, hvis sigte er at ændre ikke-væsentlige elementer i denne forordning, bl.a. ved at supplere den uden at sænke ambitionsniveauet med hensyn til miljøet:

- a) ændring af denne forordning i overensstemmelse med forskriftsproceduren med kontrol, som er nævnt i artikel 15, stk. 3, med henblik på justering af de partikelmassebaserede grænseværdier, som er angivet i bilag I til denne forordning, og indførelse af grænseværdier baseret på partikelantal i nævnte bilag, således at de i store træk korrelerer med massegrænseværdierne for benzin- og dieselkøretøjer
- b) vedtagelse af en revideret metode til måling af partikler og en grænseværdi for partikelantal i overensstemmelse med forskriftsproceduren med kontrol, som er nævnt i artikel 15, stk. 3.

3. Kommissionen skal løbende overvåge de procedurer, prøvninger og krav, som er nævnt i artikel 5, stk. 3, samt de prøvningscykluser, der anvendes til emissionsmåling. Hvis det af gennemgangen fremgår, at procedurerne eller prøvningerne ikke længere er tilstrækkelige eller ikke længere afspejler de faktiske emissioner, skal de tilpasses, så de reelt afspejler de emissioner, der er forårsaget af den faktiske trafik på vejene. De nødvendige foranstaltninger, der er udformet med henblik på at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere denne, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 15, stk. 3.

4. Kommissionen skal løbende overvåge de forurenende stoffer, som er genstand for de krav og prøvninger, der er nævnt i artikel 5, stk. 3. Hvis Kommissionen skønner, at det er hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om emissioner af yderligere forurenende stoffer, forelægger den et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om at ændre forordningen i overensstemmelse hermed.

5. Kommissionen tager de emissionsgrænser, som er angivet i skema 4 i bilag I, op til fornyet overvejelse for så vidt angår udstødningsemmissioner af carbonmonoxid og carbonhydrid efter koldstart og forelægger om nødvendigt et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på en yderligere stramning af grænseværdierne.

**▼M2**

**▼B***Artikel 15***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til 3 måneder.

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

*Artikel 16***Ændringer af direktiv 70/156/EØF og 2005/55/EF**

1. Direktiv 70/156/EØF ændres som angivet i bilag II til denne forordning.
2. I direktiv 2005/55/EF foretages følgende ændringer:

- a) Titlen affattes således:

»Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF af 28. september 2005 om typegodkendelse af tunge erhvervskøretøjer med hensyn til emissioner (Euro IV og V)«.

- b) Artikel 1 affattes således:

*»Artikel 1*

I dette direktiv anvendes følgende definitioner:

- a) »køretøj«: et køretøj som defineret i artikel 2 i direktiv 70/156/EØF med en referencemasse på over 2 610 kg
- b) »motor«: den fremdrivningsenhed til et køretøj, der kan typegodkendes som separat teknisk enhed som defineret i artikel 2 i direktiv 70/156/EØF
- c) »mere miljøvenligt køretøj (EEV)«: et køretøj, der drives af en motor, der overholder de fakultative emissionsgrænseværdier i række C i tabellerne i punkt 6.2.1 i bilag I.«

- c) I bilag I affattes afsnit 1 således:

»1. Dette direktiv finder anvendelse på begrænsning af forurenende luftarter og partikler, emissionsbegrænsningsanordningers levetid, overensstemmelse for køretøjer/motorer i drift og for egendiagnosesystemer (OBD) for alle motorkøretøjer og på motorer som beskrevet i artikel 1, bortset fra de køretøjer af klasse M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og M<sub>2</sub> for hvilke der er meddelt typegodkendelse i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 (\*).

(\*) EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.«

**▼B***Artikel 17***Ophævelse**

1. Følgende direktiver ophæves med virkning fra den 2. januar 2013:

- direktiv 70/220/EØF
- direktiv 72/306/EØF
- direktiv 74/290/EØF
- direktiv 77/102/EØF
- direktiv 78/665/EØF
- direktiv 80/1268/EØF
- direktiv 83/351/EØF
- direktiv 88/76/EØF
- direktiv 88/436/EØF
- direktiv 89/458/EØF
- direktiv 91/441/EØF
- direktiv 93/59/EØF
- direktiv 93/116/EF
- direktiv 94/12/EF
- direktiv 96/44/EF
- direktiv 96/69/EF
- direktiv 98/69/EF
- direktiv 98/77/EF
- direktiv 1999/100/EF
- direktiv 1999/102/EF
- direktiv 2001/1/EF
- direktiv 2001/100/EF
- direktiv 2002/80/EF
- direktiv 2003/76/EF
- direktiv 2004/3/EF.

2. Bilag II og V i Kommissionens direktiv 89/491/EØF af 17. juli 1989 om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv 70/157/EØF, 70/220/EØF, 72/245/EØF, 72/306/EØF, 80/1268/EØF og 80/1269/EØF vedrørende motorkøretøjer <sup>(1)</sup> udgår med virkning fra den 2. januar 2013.

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

<sup>(1)</sup> EFT L 238 af 15.8.1989, s. 43.

**▼B**

4. Medlemsstaterne ophæver den gennemførelseslovgivning, som de har vedtaget i medfør af de i stk. 1 nævnte direktiver med virkning fra den 2. januar 2013.

*Artikel 18*

**Ikrafttræden**

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

2. Denne forordning anvendes fra den 3. januar 2009 med undtagelse af artikel 10, stk. 1, og artikel 12, der anvendes fra den 2. juli 2007.

3. De ændringer eller gennemførelsesforanstaltninger, som er nævnt i artikel 5, stk. 3, og artikel 14, stk. 6, vedtages senest den 2. juli 2008.

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

▼B

## BILAG I

## EMISSIONSGRÆNSER

▼M1

## Skema 1

## Euro 5-emissionsgrænseværdier

Klasse		Kategori	Referencemasse (RM) (kg)	Grænseværdier													
				Masse af carbonmonoxid (CO)		Masse af samlede carbonhydrider (THC)		Masse af andre carbonhydrider end methan (NMHC)		Masse af nitrogen- oxider (NO <sub>x</sub> )		Samlet masse af carbonhydrider og nitrogenoxider (THC + NO <sub>x</sub> )		Partikelmasse (PM)		►M4 Partikelantal (PN) ◀	
				L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST <sup>(3)</sup>	KT	ST	KT		
M	—	alle	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 <sup>11</sup>	
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 <sup>11</sup>	
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 <sup>11</sup>	
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 <sup>11</sup>	
N <sub>2</sub>	—	alle	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 <sup>11</sup>	

Forklaring: ST = styret tænding, KT = kompressionstænding

►M3 ◀

<sup>(3)</sup> Partikelmassenormen for køretøjer med styret tænding finder kun anvendelse på køretøjer med motorer med direkte indsprøjtning.

## 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 <sub>x</sub> )		Samlet masse af carbonhydrider og nitrogenoxider (THC + NO <sub>x</sub> )		Partikelmasse (PM) <sup>(1)</sup>		Partikelantal (P)	
				L <sub>1</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> (mg/km)		L <sub>3</sub> (mg/km)		L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)		L <sub>5</sub> (mg/km)		L <sub>6</sub> (#/km)	
			ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST	KT	ST <sup>(2)</sup>	KT	ST <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>	KT	
M	—	Alle	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>	
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>	
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>	
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>	
N <sub>2</sub>	—	Alle	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 <sup>11</sup>	6,0 × 10 <sup>11</sup>	

Forklaring: ST = styret tænding, KT = kompressionstænding

<sup>(1)</sup> 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.

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

<sup>(3)</sup> 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 × 10<sup>12</sup>#/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.



**▼B***Skema 3***Emissionsgrænse for prøvning af fordampningsemissioner**

Fordampningsemissionens masse (g/prøvning)
2,0

*Skema 4***Emissionsgrænse for udstødningsemissioner af carbonmonoxid og carbonhydrid efter koldstart**

Prøvetemperatur 266 K (-7 °C)			
Køretøjets klasse	Gruppe	Masse af carbonmonoxid (CO) L <sub>1</sub> (g/km)	Masse af carbonhydrider (HC) L <sub>2</sub> (g/km)
M	—	15	1,8
N <sub>1</sub>	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N <sub>2</sub>		30	3,2



*BILAG II*

**Ændringer af direktiv 70/156/EØF**

I direktiv 70/156/EØF foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 2 indføres følgende punktum efter sidste led:

»Hvis der i dette direktiv henvises til et særligt direktiv eller en særlig forordning, gælder henvisningen også retsakterne om gennemførelse heraf.«

- 2) Ordene »eller forordning« indføres efter ordene »særligt direktiv« i følgende bestemmelser:

Artikel 2, led 1; artikel 2, led 9; artikel 2, led 10; artikel 2, led 14; artikel 3, stk. 1; artikel 3, stk. 4, artikel 4, stk. 1, litra c); artikel 4, stk. 2, litra d); artikel 5, stk. 5; artikel 6, stk. 3; artikel 7, stk. 2; artikel 13, stk. 4; artikel 13, stk. 5; bilag I, første afsnit; bilag III, del III; bilag IV, del II, afsnit 1; bilag V, nr. 1, litra a); bilag V, nr. 1, litra b); bilag V, nr. 1, litra c); bilag VI, side 2 af EF-typegodkendelsesattest; bilag VII, del 4; bilag VII, fodnote 1; bilag X, nr. 2.1; bilag X, nr. 3.3; bilag XI, tillæg 4, bogstavforklaring: X; bilag XII, litra B, punkt 2; bilag XIV, nr. 2, litra a), bilag XIV, nr. 2, litra c); bilag XIV, nr. 2, litra d).

- 3) Ordene »eller forordninger« indføres efter ordene »særlige direktiver« i følgende bestemmelser:

Artikel 2, led 8; artikel 3, stk. 1; artikel 3, stk. 2; artikel 4, stk. 1, litra a), led 1 og 2; artikel 4, stk. 1, led b); artikel 4, stk. 3; artikel 5, stk. 4, afsnit 3; artikel 5, stk. 6; artikel 8, stk. 2; artikel 8, stk. 2, litra c); artikel 9, stk. 2; artikel 10, stk. 2; artikel 11, stk. 1; artikel 13, stk. 2; artikel 14, stk. 1, litra i); liste over bilag: titlen til XIII; bilag I, første afsnit; bilag IV, del I, linje 1 og 2; bilag IV, del II, fodnote 1 skemaet; bilag V, nr. 1, litra b); bilag V, nr. 3; bilag V, nr. 3, litra a); bilag V, nr. 3, litra b); bilag VI, nr. 1 og 2; bilag VI, side 2 af EF-typegodkendelsesattest; bilag X, nr. 2.2; bilag X, nr. 2.3.5; bilag X, nr. 3.5; bilag XII, titlen; bilag XIV, nr. 1.1; bilag XIV, nr. 2, litra c).

- 4) Ordene »eller forordning« indføres efter ordet »direktiv« i følgende bestemmelser:

Artikel 5, stk. 3, afsnit 3; bilag IV, del I, fodnote X til skemaet; bilag VI, side 2 af EF-typegodkendelseattest i titlen på tabellerne; bilag VII, punkt 1, nr. 2; bilag VII, punkt 1, nr. 3; bilag VII, punkt 1, nr. 4; bilag VIII, nr. 1, 2, 2.1, 2.2 og 3; bilag IX, side 2 »For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget køretøj M<sub>1</sub>« nr. 45, 46.1, 46.2; bilag IX, side 2 »For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget køretøj M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>« nr. 45 og 46.1; bilag IX, side 2 »For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget køretøj N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>« nr. 45 og 46.1; bilag IX, side 2 »For delvis opbygget køretøj M<sub>1</sub>« nr. 45 og 46.1; bilag IX, side 2 »For delvis opbygget køretøj M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>« nr. 45 og 46.1; bilag IX, side 2 »For delvis opbygget køretøj N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>« nr. 45 og 46.1; bilag X, fodnote 2; bilag X, nr. 1.2.2; bilag XI, tillæg 4, bogstavforklaring: N/A; bilag XV, titlen på tabellen;

## ▼B

Ordene »eller forordninger« indføres efter ordet »direktiver« i følgende bestemmelser:

Bilag IX, side 2 »For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget køretøj M<sub>1</sub>«; bilag IX, side 2 »For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget køretøj M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>«; bilag IX, side 2 »For færdigopbygget køretøj/etapevis færdigopbygget køretøj N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>«; bilag IX, side 2 »For delvis opbygget køretøj M<sub>1</sub>«; bilag IX, side 2 »For delvis opbygget køretøj M<sub>2</sub> og M<sub>3</sub>« nr. 45 og 46.1; bilag IX, side 2 »For delvis opbygget køretøj N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> og N<sub>3</sub>«; bilag XV.

- 5) I artikel 8, stk. 2, litra c), indføres ordene »eller forordninger« efter ordene »direktiv/direktiver«.
- 6) I bilag IV, del I, affattes skemaets overskrift og punkt 2 således:

»Emne	Direktiv/forordning	EUT-reference	Gyldighedsområde										
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
2. Emissioner/ adgang til oplysninger	.../.../EF (EF) nr. .../...	L ... af ..., s. ...	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>		X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>						

<sup>(1)</sup> For køretøjer med en referencemasse på højst 2 610 kg. Kan på fabrikantens anmodning finde anvendelse på køretøjer med en referencemasse på højst 2 840 kg.«

- 7) I bilag IV, del I, udgår punkt 11 og 39.
- 8) I bilag VII, punkt 4, indføres ordene »eller forordning« efter ordene »hvis der er tale om et direktiv«.
- 9) I bilag VII, punkt 5, indføres ordene »eller forordning« efter ordene »det seneste direktiv«.

- 10) I bilag XI, tillæg 1, affattes skemaets overskrift og punkt 2 således:

»Punkt	Emne	Direktiv/forordning	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 <sup>(1)</sup> kg	M <sub>1</sub> > 2 500 <sup>(1)</sup> kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
2	Emissioner/adgang til oplysninger	.../.../EF (EF) nr. .../...	Q	G+Q	G+Q«	

- 11) I bilag XI, tillæg 1, udgår punkt 11 og 39.

- 12) I bilag XI, tillæg 2, affattes skemaets overskrift og punkt 2 således:

»Punkt	Emne	Direktiv/forordning	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
2	Emissioner/adgang til oplysninger	.../.../EF (EF) nr. .../...	A	A		A	A«					

- 13) I bilag XI, tillæg 2, udgår punkt 11 og 39.

**▼B**

14) I bilag XI, tillæg 3, affattes skemaets overskrift og punkt 2 således:

»Punkt	Emne	Direktiv/forordning	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
2	Emissioner/adgang til oplysninger	.../.../EF (EF) nr. .../...	Q		Q	Q«					

15) I bilag XI, tillæg 3, udgår punkt 11.

16) I bilag XI, tillæg 4, affattes skemaets overskrift og punkt 2 således:

»Punkt	Emne	Direktiv/forordning	Mobilkran klasse N
2	Emissioner/adgang til oplysninger	.../.../EF (EF) nr. .../...	N/A«

17) I bilag XI, tillæg 4, udgår punkt 11.