

I

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen on pakollista)

ASETUKSET

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 595/2009,

annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009,

moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla on varmistettava tavaroiden, henkilöiden, palveluiden ja pääoman vapaa liikkuvuus. Tämän vuoksi on olemassa kattava yhteisön tyyppihyväksyntäjärjestelmä moottoriajoneuvoille. Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettavat päästöt koskevat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava, jotta vältetään toisistaan poikkeavilta vaatimuksilta eri jäsenvaltioissa ja voidaan varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso.

- (2) Tämä asetus on uusi erillinen säädös, joka liittyy puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) ⁽³⁾ mukaiseen yhteisön tyyppihyväksyntämenettelyyn. Kyseisen direktiivin liitteitä IV, VI ja XI olisi siksi muutettava.

- (3) Euroopan parlamentin pyynnöstä yhteisön ajoneuvolainsäädännössä on otettu käyttöön uusi sääntelymalli. Siksi tässä asetuksessa olisi annettava vain ajoneuvojen päästöjä koskevat perussäännökset, ja teknisistä eritelmistä olisi säädettävä komiteamenettelyjen mukaisesti hyväksyttävien täytäntöönpanotoimin.

- (4) Kuudennessa ympäristöä koskevassa yhteisön toimintaohjelmassa, joka hyväksyttiin 22 päivänä heinäkuuta 2002 tehdyllä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä 1600/2002/EY ⁽⁴⁾, vahvistetaan tarve vähentää ilman pilaantumista siten, että ihmisten terveydelle ja erityisesti herkille väestöryhmille ja ympäristölle yleisesti aiheutuvat haitalliset vaikutukset ovat mahdollisimman vähäiset. Yhteisön lainsäädännössä on vahvistettu asianmukaiset ilmanlaatua koskevat standardit ihmisten terveyden ja erityisesti herkkien väestöryhmien suojaamiseksi sekä kansalliset päästöraajat. Komissio antoi 4 päivänä toukokuuta 2001 tiedonannon, jolla pantiin alulle Puhdasta ilmaa Eurooppaan (CAFE) -ohjelma, minkä jälkeen komissio hyväksyi 21 päivänä syyskuuta 2005 tiedonannon ilman pilaantumista koskevasta teemakohtaisesta strategiasta. Teemakohtaiseen strategiaan

⁽¹⁾ EUVL C 211, 19.8.2008, s. 12.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 16. joulukuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 8. kesäkuuta 2009.

⁽³⁾ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽⁴⁾ EYVL L 242, 10.9.2002, s. 1.

sisältyy muun muassa päätelmä, jonka mukaan liikenteen alan (ilma-, meri- ja maaliikenne), kotitalouksien ja energia-alan, maatalouden ja teollisuuden päästöjä on saatava vähennettyä edelleen, jotta Euroopan unionin ilmanlaatua koskevat tavoitteet voidaan saavuttaa. Ajoneuvojen päästöjen vähentämistä olisi tässä yhteydessä pidettävä kattavan strategian yhtenä osana. Euro VI -standardit ovat yksi niistä toimenpiteistä, joilla pyritään vähentämään todellisessa käytössä syntyviä päästöjä, kuten hiukkaspäästöjä, sekä typen oksidien (NO_x) ja hiilivedyn kaltaisten otsonia muodostavien yhdisteiden päästöjä.

- (5) Euroopan unionin ilmanlaatua koskevien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkuvia pyrkimyksiä ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi. Siksi alan edustajien olisi saatava selkeää tietoa tulevista päästöraja-arvoista ja riittävästi aikaa niiden saavuttamiseen sekä tarvittavien teknisten valmiuksien kehittämiseen.
- (6) Erityisesti raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevien typpioksidipäästöjen vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi sekä saastepäästöjä koskevien raja-arvojen ja kansallisten päästörajojen noudattamiseksi. Päätämällä hyvissä ajoin typpioksidipäästöjä koskevista raja-arvoista varmistetaan, että ajoneuvojen valmistajilla on mahdollisuus pitkäjänteiseen Euroopan unionin laajuiseen suunnitteluun.
- (7) Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon niiden vaikutukset markkinoiden ja valmistajien kilpailukykyyn, liiketoiminnalle aiheutuvat suorat ja välilliset kustannukset sekä innovaatioiden edistämiseksi, paremmasta ilmanlaadusta, pienenevistä terveydenhuoltokustannuksista ja elinajanodotteen pitenemisestä saatava hyöty.
- (8) Ajoneuvojen korjaamiseen tarvittavien tietojen rajoittamaton saatavuus teknisten tietojen hakemiseen soveltuvien standardoitujen hakekeinojen avulla sekä tehokas kilpailu ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietopalveluiden markkinoilla ovat tarpeen parantamiseksi sisämarkkinoiden toimintaa, erityisesti tavaroiden vapaan liikkuvuuden, sijoittautumisvapauden ja palvelujen tarjoamista koskevan vapauden suhteen. Suuri osa tällaisista tiedoista koskee ajoneuvojen sisäisiä valvontajärjestelmiä (OBD-järjestelmiä) ja niiden yhteentoimivuutta ajoneuvojen muiden järjestelmien kanssa. On tarpeen säätää teknisistä eritelmistä, joita valmistajien olisi noudatettava antaessaan tietoja verkkosivustoillaan, sekä kohdennetuista toimista, joilla varmistetaan, että pienet ja keskisuuret yritykset (pk-yritykset) voivat saada nämä tiedot kohtuullisin ehdoin.
- (9) Komission olisi viimeistään 7 päivänä elokuuta 2013 arvioitava uudelleen ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen rajoittamatonta saatavuutta koskevan järjestelmän toimivuutta sen määrittämiseksi, onko aiheellista koota kaikki ajoneuvojen korjaamiseen

ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevat säännökset muutettuun tyyppihyväksyntää koskevaan puitelainsäädäntöön. Mikäli tällaisten tietojen saatavuutta koskevat säännökset konsolidoidaan tällä tavoin, olisi tässä asetuksessa annetut vastaavat säännökset kumottava, edellyttäen että korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevat nykyiset oikeudet säilytetään.

- (10) Komission olisi kannustettava kehittämään esimerkiksi Euroopan standardointikomitean (CEN) työn pohjalta kansainvälinen vakio muoto ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen rajoittamattoman ja standardoidun saatavuuden mahdollistamiseksi.
- (11) On välttämätöntä vahvistaa OBD-järjestelmien tietojen sekä ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen muotoa koskeva yhteinen eurooppalainen standardi. Raskaiden hyötyajoneuvojen OBD-järjestelmiä koskevat tiedot ja korjaamista ja huoltamista koskevat tiedot olisi esitettävä helposti saatavilla olevassa muodossa, jolla taataan syrjimätön pääsy, kunnes standardi on hyväksytty. Tietojen olisi oltava saatavilla valmistajien verkkosivustoilla tai, jos tämä ei ole tietojen luonteen vuoksi mahdollista, muussa asianmukaisessa muodossa.
- (12) Komission olisi tarkasteltava toistaiseksi sääntelemättömiä päästöjä, joita syntyy uusien polttoaineiden, moottoriteknikoiden ja päästöjenrajoitusjärjestelmien yleistyvän käytön seurauksena. Komission olisi tarvittaessa myös annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotus sellaisten päästöjen sääntelemiseksi.
- (13) On aiheellista helpottaa vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen, joiden typen oksidien ja hiukkasten päästöt voivat olla vähäisiä, käyttöönottoa. Näin ollen on otettava käyttöön raja-arvot hiilivetyjä, muita hiilivetyjä kuin metaania sekä metaania varten.
- (14) Jotta mikrohiukkaspäästöjen (0,1 µm tai alle) valvonta voitaisiin varmistaa, komissiolle olisi annettava valtuudet hyväksyä mahdollisuus tarkastella hiukkaspäästöjä hiukkasten määrän perusteella nykyisin käytettävän hiukkasmassan tarkastelun lisäksi. Hiukkasten määrään perustuva tarkastelu olisi toteutettava Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) hiukkasmittausohjelman (Particulate Measurement Programme – PMP) tulosten perusteella ja olemassa olevia haasteellisia ympäristötavoitteita noudattaen.
- (15) Näiden ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi on aiheellista mainita, että hiukkasmäärien rajat vastaavat todennäköisesti korkeimpia suoritustasoja, jotka hiukkassuodattimilla nykyisin saavutetaan parasta saatavilla olevaa tekniikkaa käyttäen.

- (16) Komission olisi hyväksyttävä maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetut ajosyklit testausmenettelyssä, johon päästöjä koskevat EY-tyyppihyväksynnän säännökset perustuvat. Olisi myös tarkasteltava mahdollisuutta käyttää kannettavia päästöjenmittauslaitteistoja todellisessa käytössä syntyvien päästöjen tarkistamiseen ja ottaa käyttöön syklin ulkopuolisten päästöjen valvontamenettelyjä.
- (17) Dieselhiukkassuodattimien jälkiasentaminen raskaisiin hyötyajoneuvoihin saattaa lisätä tyyppidioksidipäästöjä (NO₂). Komission olisi tästä syystä laadittava ilman pilaantumista koskevan teemakohtaisen strategian osana säädösehdotus jälkiasentamista koskevan kansallisen lainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja varmistettava, että siihen sisältyy ympäristöehtoja.
- (18) OBD-järjestelmät ovat tärkeitä päästöjen rajoittamiseksi ajoneuvon käytön aikana. Koska tosielämässä tapahtuvien päästöjen rajoittaminen on tärkeää, komission olisi tarkasteltava kyseisiä järjestelmiä koskevia vaatimuksia ja vioista ilmoittamisen sietorajoja.
- (19) Jotta voidaan seurata koko tämän alan osuutta kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärästä, komission olisi säädettävä raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainekulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen mittauksesta.
- (20) Puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen markkinoiden edistämiseksi komission olisi tutkittava koko ajoneuvon eikä pelkästään moottorin energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä koskevan määritelmän ja menetelmän toteuttamiskelpoisuutta ja kehittämistä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta virtuaalitestauksen ja tosiasiallisen testauksen käyttöä. Tällaisen määritelmän ja menetelmän olisi katettava myös vaihtoehtoiset voimansiirtomallit (esimerkiksi hybridiajoneuvot) ja ajoneuvoihin, esimerkiksi niiden aerodynamiikkaan, painoon, kantavuuteen ja vierintävastukseen, tehtävien parannusten vaikutukset. Jos voidaan määrittää sopiva esitys- ja vertailutapa, eri ajoneuvotyyppien polttoaineenkulutus ja hiilidioksidipäästöt olisi asetettava julkisesti saataville.
- (21) Jotta voidaan entistä paremmin valvoa todellisessa käytössä syntyviä päästöjä, syklin ulkopuoliset päästöt mukaan luettuina, ja helpottaa käytönaikaista vaatimustenmukaisuusmenettelyä, olisi hyväksyttävä asianmukaisessa määräajassa testausmenettelmät ja suorituskykyvaatimukset, jotka perustuvat kannettavien päästöjenmittauslaitteistojen käyttöön.
- (22) Jotta ilmanlaatua koskevat tavoitteet voidaan saavuttaa, komission olisi esitettävä yhdenmukaistettuja säännöksiä sen varmistamiseksi, että raskaiden hyötyajoneuvojen ja niiden moottorien syklin ulkopuolisia päästöjä valvotaan asianmukaisesti hyvin erilaisissa moottorin toimintaolosuhteissa ja ympäristöoloissa.
- (23) Jälkikäsitellyjärjestelmän asianmukainen toiminta on perusedellytys epäpuhtauspäästöjä – etenkin typen oksideja – koskevien standardien vaatimusten täyttymiselle. Tässä yhteydessä olisi säädettävä toimenpiteistä, joilla varmistetaan reagenssien käyttöön perustuvien järjestelmien asianmukainen toiminta.
- (24) Jäsenvaltiot voivat taloudellisilla kannustimilla nopeuttaa yhteisön tasolla annetut vaatimukset täyttävien ajoneuvojen markkinoille saattamista. Tämä asetus ei saisi vaikuttaa jäsenvaltioiden oikeuteen sisällyttää päästöt ajoneuvojen laskentamenetelmään.
- (25) Kun jäsenvaltiot suunnittelevat toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että käytössä oleviin raskaisiin hyötyajoneuvoihin tehdään tarvittavat jälkiasennukset, näiden toimenpiteiden olisi perustuttava Euro VI -standardeihin.
- (26) Jäsenvaltioiden olisi vahvistettava säännöt tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja varmistettava, että ne pannaan täytäntöön. Kyseisten seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (27) Tässä asetuksessa ja moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 715/2007 ⁽¹⁾ olisi säädettävä moottoriajoneuvojen moottorien tehoa koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 16 päivänä joulukuuta 1980 annettuun neuvoston direktiiviin 80/1269/ETY ⁽²⁾ sisältyvistä moottoriajoneuvojen moottorin tehoa koskevista vaatimuksista. Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 715/2007 olisi muutettava ja direktiivi 80/1269/ETY olisi kumottava.
- (28) Yhteisön lainsäädännön yksinkertaistamiseksi on aiheellista korvata asetuksella voimassa oleva raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjä koskeva lainsäädäntö, nimittäin direktiivi 2005/55/EY ⁽³⁾ ja komission direktiivi 2005/78/EY ⁽⁴⁾. Asetuksen käytöllä on määrä varmistaa, että yksityiskohtaisia teknisiä säännöksiä voidaan suoraan soveltaa valmistajiin, hyväksyntäviranomaisiin ja teknisiin laitoksiin ja että ne voidaan saattaa nopeasti ja tehokkaasti ajan tasalle. Siksi direktiivit 2005/55/EY ja 2005/78/EY olisi kumottava ja asetusta (EY) N:o 715/2007 olisi muutettava vastaavasti.

⁽¹⁾ EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 375, 31.12.1980, s. 46.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/55/EY, annettu 28 päivänä syyskuuta 2005, ajoneuvojen puristussytytysmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai nestekaasulla toimivien ottomoottoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EUVL L 275, 20.10.2005, s. 1).

⁽⁴⁾ Komission direktiivi 2005/78/EY, annettu 14 päivänä marraskuuta 2005, direktiivin 2005/55/EY täytäntöönpanosta sekä sen liitteiden I–IV ja VI muuttamisesta (EUVL L 313, 29.11.2005, s. 1).

(29) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽¹⁾ mukaisesti.

(30) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta lisätä hiukkasmääriin perustuvia päästörajoja liitteeseen I, määrittää tarvittaessa NO_x-raja-arvoon sisältyvä NO₂-komponentin hyväksyttävä taso, vahvistaa tyyppihyväksyntää koskevia erityisiä menettelyjä, testejä ja vaatimuksia sekä hiukkasmäärän mittausten menetelmä ja hyväksyä toimenpiteitä, jotka koskevat syklin ulkopuolisia päästöjä, kannettavien päästöjenmittauslaitteistojen käyttöä, ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta ja päästöjen mittaukseen käytettyjä testisyklejä. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

(31) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on sisämarkkinoiden toteuttaminen ottamalla käyttöön moottoriajoneuvojen päästöjä koskevat yhteiset tekniset vaatimukset ja takaamalla, että riippumattomat toimijat saavat ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot samalla tavoin kuin valtuutetut jälleenmyyjät ja korjaamot, vaan se voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa säädetään yhteisistä teknisistä vaatimuksista, jotka koskevat moottoriajoneuvojen, moottorien ja niiden varaosien tyyppihyväksyntää niiden päästöjen osalta.

Lisäksi tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat käytössä olevien ajoneuvojen ja moottorien vaatimustenmukaisuutta, pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyyttä, OBD-järjestelmiä, polttoaineen kulutuksen ja CO₂-päästöjen mittausta ja ajoneuvojen OBD-järjestelmien ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta.

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M₁-, M₂-, N₁- ja N₂-luokan moottoriajoneuvoihin, joiden vertailumassa on yli 2 610 kg, ja kyseisessä liitteessä määriteltyihin kaikkiin M₃- ja N₃-luokan ajoneuvoihin.

Tämän asetuksen soveltaminen ei vaikuta asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan soveltamiseen.

Valmistajan pyynnöstä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännösten mukaisesti myönnetty valmiin ajoneuvon tyyppihyväksyntä on ulotettava sen keskeneräiseen ajoneuvoon, jonka vertailumassa on enintään 2 610 kg. Tyyppihyväksyntä on ulotettava tällaiseen ajoneuvoon, jos valmistaja voi osoittaa, että kaikki koryihdistelmät, jotka on määrä rakentaa keskeneräiseen ajoneuvoon, nostavat ajoneuvon vertailumassan 2 610 kg:n yläpuolelle.

Valmistajan pyynnöstä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännösten mukaisesti myönnetty ajoneuvon tyyppihyväksyntä on ulotettava sen variantteihin ja versioihin, joiden vertailumassa on yli 2 380 kg, edellyttäen että se täyttää myös asetuksessa (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä vahvistetut kasvihuonekaasupäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaukseen liittyvät vaatimukset.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan seuraavia määritelmiä:

- 1) 'moottorilla' tarkoitetaan ajoneuvon käyttövoiman lähettä, jolle voidaan myöntää tyyppihyväksyntä direktiivin 2007/46/EY 3 artiklan 25 kohdassa määriteltynä erillisenä teknisenä yksikkönä;
- 2) 'kaasumaisilla epäpuhtauksilla' tarkoitetaan pakokaasujen hiilimonoksidipäästöjä, typen oksidien päästöjä NO₂-ekvivalenttina ilmaistuna ja hiilivetypäästöjä;
- 3) 'hiukkasmaisilla epäpuhtauksilla' tarkoitetaan pakokaasujen ainesosia, jotka poistetaan laimennetusta pakokaasusta 325 K:n (52 °C) enimmäislämpötilassa keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskevassa testimenettelyssä kuvatuin suodattimin;
- 4) 'pakokaasupäästöillä' tarkoitetaan kaasumaisten ja hiukkasmaisten epäpuhtauksien päästöjä;
- 5) 'kampikammioilla' tarkoitetaan moottorin sisäisiä tai ulkopuolisia tiloja, jotka ovat yhteydessä öljypohjaan sisäisten tai ulkoisten putkien kautta, joiden läpi kaasut ja höyryt voivat haihtua;

- 6) 'pilaantumista rajoittavalla laitteella' tarkoitetaan ajoneuvon osia, jotka valvovat ja/tai rajoittavat pakokaasu- ja haihtumispäästöjä;
- 7) 'ajoneuvon sisäisellä valvontajärjestelmällä' ('OBD-järjestelmällä') tarkoitetaan ajoneuvossa sijaitsevaa tai moottoriin yhdistettyä järjestelmää, jonka on kyettävä havaitsemaan toimintahäiriöt ja tarvittaessa ilmoittamaan niiden esiintymisestä hälytysjärjestelmän avulla, ilmoittamaan toimintahäiriöiden todennäköiset sijainnit tietokoneen muistiin tallennettujen tietojen avulla ja toimittamaan tiedot ajoneuvon ulkopuolelle;
- 8) 'estostrategialla' tarkoitetaan päästöjenrajoitusstrategiaa, joka vähentää päästöjenrajoitustoimien tehokkuutta ympäröivissä olosuhteissa tai moottorin käyttöolosuhteissa joko ajoneuvon tavanomaisen toiminnan aikana tai tyyppihyväksynnässä käytettävien testimenettelyjen ulkopuolella;
- 9) 'alkuperäisellä pilaantumista rajoittavalla laitteella' tarkoitetaan pilaantumista rajoittavaa laitetta tai tällaisten laitteiden kokoonpanoa, joka kuuluu ajoneuvolle myönnetyn tyyppihyväksynnän piiriin;
- 10) 'korvaavalla pilaantumista rajoittavalla laitteella' tarkoitetaan pilaantumista rajoittavaa laitetta tai tällaisten laitteiden kokoonpanoa, joka on tarkoitettu korvaamaan alkuperäinen pilaantumista rajoittava laite ja joka voidaan hyväksyä direktiivin 2007/46/EY 3 artiklan 25 kohdassa tarkoitettuna erillisenä teknisenä yksikkönä;
- 11) 'ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavilla tiedoilla' tarkoitetaan kaikkia ajoneuvon vianmääritystä, huoltoa, tarkastusta, määräaikaishuoltoa, korjaamista, uudelleenohjelmointia, uudelleenalustusta tai etävianmääritystä koskevia tietoja, jotka valmistajat antavat valtuutetuille jälleenmyyjille ja korjaamoille, mukaan luettuina kaikki muutokset ja lisäykset tällaisiin tietoihin. Näihin tietoihin sisältyvät kaikki tiedot, joita tarvitaan osien tai laitteiden asentamiseen ajoneuvoihin;
- 12) 'valmistajalla' tarkoitetaan hyväksyntäviranomaiselle tyyppihyväksynnästä, kaikista tyyppihyväksyntä- tai lupamenettelyn tekijöistä sekä tuotannon vaatimustenmukaisuudesta vastuussa olevaa henkilöä tai elintä. Ei ole välttämätöntä, että tämä henkilö tai elin on suoraan mukana hyväksyttäväksi haetun ajoneuvon, järjestelmän, osan tai erillisen teknisen yksikön kaikissa valmistusvaiheissa;
- 13) 'riippumattomalla toimijalla' tarkoitetaan sellaisia muita yrityksiä kuin valtuutettuja jälleenmyyjiä ja korjaamoja, jotka osallistuvat suoraan tai välillisesti moottoriajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon, erityisesti korjausliikkeitä, korjauslaitteiden tai -työkalujen tai varaosien valmistajia tai jälleenmyyjiä, teknisten tietojen julkaisijoita, autoliittoja, tiepalveluiden tarjoajia, tarkastus- ja testauspalveluiden tarjoajia sekä yrityksiä, jotka tarjoavat koulutuspalveluita vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen laitteita asentaville, valmistaville ja korjaaville yrityksille;
- 14) 'vaihtoehtoista polttoainetta käyttävällä ajoneuvolla' tarkoitetaan ajoneuvoa, jonka on suunniteltu voivan toimia ainakin yhdellä sentyyppisellä polttoaineella, joka on joko kaasumainen ilmakehän lämpötilassa ja paineessa tai joka on merkittävässä määrin peräisin muusta kuin mineraaliöljystä;
- 15) 'vertailumassalla' tarkoitetaan ajokunnossa olevan ajoneuvon massaa, josta on vähennetty kuljettajan 75 kg:n vakio-massa ja johon on lisätty 100 kg:n vakio-massa;
- 16) 'järjestelmän muuttamisella' tarkoitetaan ajoneuvon päästöjenvalvonta- tai käyttövoimajärjestelmän, näiden järjestelmien ohjelmistot tai muut loogiset ohjausyksiköt mukaan luettuina, poiskytkeä tai säätämistä tai muuttamista, jonka tahallisenä tai tahattomana vaikutuksena on ajoneuvon päästöjen lisääntyminen.

Komissio voi mukauttaa ensimmäisen kohdan 7 kohdassa olevaa määritelmää OBD-järjestelmien teknisen kehityksen huomioiden ottamiseksi. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen

4 artikla

Valmistajien velvollisuudet

1. Valmistajien on osoitettava, että kaikki yhteisössä myydyt, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot, kaikki yhteisössä myydyt tai käyttöön otetut uudet moottorit ja kaikki yhteisössä myydyt tai käyttöön otetut uudet 8 ja 9 artiklan mukaisesti tyyppihyväksytettävät korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet on tyyppihyväksytetty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännösten mukaisesti.

2. Valmistajien on taattava, että tyyppihyväksyntämenettelyjä, joiden tarkoituksena on tuotannon vaatimustenmukaisuuden, pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyys ja käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden tarkistaminen, noudatetaan.

Valmistajan toteuttamalla teknisillä toimenpiteillä on voitava varmistaa, että pakokaasupäästöjä rajoitetaan tehokkaasti tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännösten mukaisesti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

Tässä tarkoituksessa tyyppihyväksyntää varten tehtävät pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyystestit ja käytössä olevien ajoneuvojen tai moottorien vaatimustenmukaisuuden testaus suoritetaan seuraavien kilometrimäärien ja ajanjaksojen perusteella:

- a) M₁-, N₁- ja M₂-luokan ajoneuvoihin asennettavien moottoreiden osalta 160 000 km tai viisi vuotta sen mukaan, kumpi näistä toteutuu aiemmin;

b) N₂- ja N₃-luokan ajoneuvoihin, joiden teknisesti hyväksyttävä enimmäismassa on enintään 16 tonnia, ja M₃-luokan alaluokkiin I, II ja A kuuluviin ajoneuvoihin ja niihin alaluokkaan B kuuluviin ajoneuvoihin, joiden teknisesti hyväksyttävä enimmäismassa on enintään 7,5 tonnia, asennettavien moottoreiden osalta 300 000 km tai kuusi vuotta sen mukaan, kumpi näistä toteutuu aiemmin;

c) N₃-luokan ajoneuvoihin, joiden teknisesti hyväksyttävä enimmäismassa on yli 16 tonnia, ja M₃-luokan alaluokkaan III kuuluviin ajoneuvoihin ja niihin alaluokkaan B kuuluviin ajoneuvoihin, joiden teknisesti hyväksyttävä enimmäismassa on yli 7,5 tonnia, asennettavien moottoreiden osalta 700 000 km tai seitsemän vuotta sen mukaan, kumpi näistä toteutuu aiemmin.

3. Komissio vahvistaa tämän artiklan 1 ja 2 kohdan täytäntöön panemiseksi tarvittavia erityisiä menettelyjä ja vaatimuksia. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

5 artikla

Vaatimukset ja testit

1. Valmistajien on varmistettava liitteessä I vahvistettujen päästörajojen noudattamisesta.

2. Valmistajien on varustettava ajoneuvot ja moottorit siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että ajoneuvo tai moottori on tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännösten mukainen.

3. Päästöjenrajoituslaitteiden tehokkuutta vähentävien estostrategioiden käyttö on kielletty.

4. Komissio hyväksyy tämän artiklan täytäntöönpanotoimenpiteet, jotka liittyvät muun muassa seuraaviin seikkoihin:

a) pakokaasupäästöt, myös testisyklit, kannettavien päästöjenmittauslaitteistojen käyttö ajoneuvojen todellisessa käytössä syntyvien päästöjen tarkistamiseksi, syklin ulkopuolisten päästöjen tarkistaminen ja rajoittaminen, hiukkasmäärien raja-arvojen asettaminen voimassa olevia tiukkoja ympäristövaatimuksia noudattaen, sekä päästöt joutokäynnillä;

b) kampikammiopäästöt;

c) OBD-järjestelmät ja pilaantumista rajoittavien laitteiden käytönaikainen tehokkuus;

d) pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyys, korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet, käytössä olevien moottorien ja

ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus, tuotannon vaatimustenmukaisuus ja ajokelpoisuus;

e) CO₂-päästöt ja polttoaineen kulutus;

f) tyyppihyväksyntien laajentamisen hyväksyminen;

g) testauslaitteet;

h) vertailupolttoaineet kuten bensiini, diesel, kaasumaiset polttoaineet ja biopolttoaineet, kuten bioetanoli, biodiesel ja bio-kaasu;

i) moottorin tehon mittaus;

j) pilaantumista rajoittavien laitteiden moitteeton toiminta ja regenerointi;

k) erityiset säännökset typen oksidien poistojärjestelmän oikean toiminnan varmistamiseksi; tällaisilla toimenpiteillä on varmistettava, että ajoneuvoja ei voi käyttää, jos typen oksidien poistojärjestelmä ei toimi esimerkiksi tarvittavan reagenssin puutteen taikka pakokaasujen kierrätysjärjestelmän virheellisen toiminnan tai toiminnan lakkaamisen vuoksi.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

6 artikla

Tiedonsaanti

1. Valmistajien on annettava itsenäisille toimijoille vapaa ja standardoitu pääsy ajoneuvojen OBD-järjestelmiä koskeviin tietoihin, vianmäärittäykseen käytettäviin ja muihin laitteisiin, työkaluihin, asiaankuuluvat ohjelmistot mukaan lukien, ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittaviin tietoihin.

Valmistajien on tarjottava standardoitu ja suojattu etäyhteysjärjestelmä, jonka avulla riippumattomat korjaamot voivat suorittaa toimenpiteitä, jotka edellyttävät pääsyä ajoneuvon turvajärjestelmään.

Kun tyyppihyväksyntä on monivaiheinen, kustakin tyyppihyväksynnästä vastuussa oleva valmistaja vastaa myös kyseiseen vaiheeseen liittyvien korjaamiseen tarvittavien tietojen toimittamisesta sekä lopulliselle valmistajalle että riippumattomille toimijoille. Lopullinen valmistaja vastaa koko ajoneuvoa koskevien tietojen toimittamisesta riippumattomille toimijoille.

Tällöin sovelletaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 6 ja 7 artiklaa tarvittavin muutoksin.

Ajoneuvojen OBD-järjestelmiä koskevat sekä ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot on esitettävä helposti saatavilla olevassa ja syrjimättömässä muodossa, kunnes asiaan kuuluva standardi on hyväksytty esimerkiksi Euroopan standardointikomitean (CEN) työn pohjalta.

Tietojen on oltava saatavilla valmistajien verkkosivustoilla tai, jos tämä ei ole tietojen luonteen vuoksi mahdollista, muussa asianmukaisessa muodossa.

2. Komissio vahvistaa ja ajantasaistaa asianmukaiset tekniset erittelyt 1 kohdan panemiseksi täytäntöön siltä osin kuin on kyse tavasta, jolla ajoneuvojen OBD-järjestelmää koskevat sekä ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot on annettava. Komissio ottaa huomioon kulloisenkin tietotekniikan, ajoneuvoteknologian ennakoitavissa olevan kehityksen, voimassa olevat ISO-standardit ja mahdollisuuden maailmanlaajuisen ISO-standardiin.

Komissio voi vahvistaa muita 1 kohdan täytäntöön panemiseksi tarvittavia toimenpiteitä.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään direktiivin 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsitteävää sääntelymenettelyä noudattaen.

7 artikla

Kuluvan reagenssin käyttöön perustuvia järjestelmiä koskevat velvoitteet

1. Ajoneuvojen valmistajat, korjaajat ja käyttäjät eivät saa tehdä muutoksia kuluvan reagenssin käyttöön perustuviin järjestelmiin.

2. Ajoneuvojen käyttäjien on varmistettava, että ajoneuvoja ei ajeta ilman kuluvaa reagenssia.

8 artikla

Ajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnän soveltamisaikataulu

1. Kansallisten viranomaisten on 31 päivästä joulukuuta 2012 alkaen päästöihin liittyvin perustein kieltäydyttävä myöntämästä EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää uusille ajoneuvo- tai moottorityypeille, jotka eivät ole tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia.

Tyyppihyväksyntään liittyviä teknisiä todistuksia, jotka vastaavat Euro VI -vaihetta edeltäviä päästövaiheita, voidaan myöntää kolmansiin maihin vietäväksi tarkoitetuille ajoneuvoille ja moottoreille, edellyttäen, että kyseisissä todistuksissa selvästi mainitaan, että asianomaisia ajoneuvoja ja moottoreita ei voi saattaa yhteisön markkinoille.

2. Kansalliset viranomaiset eivät 31 päivästä joulukuuta 2013 alkaen saa pitää uusien ajoneuvojen, jotka eivät täytä tässä ase-

tuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä vahvistettuja vaatimuksia, vaatimustenmukaisuustodistuksia pätevinä sovellettaessa direktiivin 2007/46/EY 26 artiklaa, ja niiden on kiellettävä päästöihin liittyvistä syistä tällaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.

Viranomaisten on samasta päivästä alkaen kiellettävä sellaisten uusien moottorien myynti ja käyttö, jotka eivät ole tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia, lukuun ottamatta käytössä oleviin ajoneuvoihin asennettavia vaihtomoottoreita.

3. Sillä edellytyksellä, että 4 artiklan 3 kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa ja 6 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanotoimenpiteiden ovat tulleet voimaan, ja jos valmistaja niin vaatii, kansalliset viranomaiset eivät saa ajoneuvojen päästöihin liittyvistä syistä kieltäytyä myöntämästä uudelle ajoneuvo- tai moottorityypille EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää eivätkä kieltää uuden ajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa tai uusien moottorien myyntiä tai käyttöönottoa, jos kyseinen ajoneuvo tai kyseiset moottorit ovat tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan soveltamista.

9 artikla

Varaosien tyyppihyväksyntää koskevat jäsenvaltioiden velvoitteet

Sellaisten uusien korvaavien pilaantumista rajoittavien laitteiden myynti ja ajoneuvon asentaminen, jotka on tarkoitettu asennettavaksi tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännösten mukaisesti hyväksytyihin ajoneuvoihin, on kiellettävä, jos nämä laitteet eivät ole sellaista tyyppiä, jolle on myönnetty tyyppihyväksyntä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännösten mukaisesti.

10 artikla

Taloudelliset kannustimet

1. Sillä edellytyksellä, että tämän asetuksen täytäntöönpanotoimenpiteet ovat tulleet voimaan, jäsenvaltiot voivat säätää taloudellisia kannustimia sellaisten sarjavalmistajien moottori-ajoneuvojen osalta, jotka ovat tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia.

Kannustimia on sovellettava asianomaisen jäsenvaltion markkinoille saatettuihin kaikkiin uusiin ajoneuvoihin, jotka ovat tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia. Kannustinten soveltaminen on kuitenkin lakkautettava viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2013.

2. Sillä edellytyksellä, että tämän asetuksen täytäntöönpanotoimenpiteet ovat tulleet voimaan, jäsenvaltiot voivat myöntää taloudellisia kannustimia, jotka koskevat käytössä olevien ajoneuvojen varustamista siten, että ne vastaavat tämän asetuksen liitteessä I vahvistettuja päästöraja-arvoja, ja sellaisten ajoneuvojen romuttamista, jotka eivät ole tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia.

3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen taloudellisten kannustimien arvo kunkin moottoriajoneuvotyypin osalta ei saa ylittää ajoneuvoon päästörajojen noudattamiseksi asennetuista teknisistä laitteista aiheutuvia lisäkustannuksia, ajoneuvon asentamisesta aiheutuvat kulut mukaan luettuina.

4. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen taloudellisten kannustimien käyttöönottoa tai muuttamista koskevista suunnitelmista on ilmoitettava komissiolle.

11 artikla

Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden säännösten rikkomisen seuraamuksista ja ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä komissiolle viimeistään 7 päivänä helmikuuta 2011 ja niiden on ilmoitettava komissiolle viipymättä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista.

2. Seuraamus on voitava määrätä ainakin seuraavista valmistajien rikkomustyypeistä:

- a) väärin tietojen antaminen hyväksyntämenettelyn tai markkinoilta pois vetämiseen johtavan menettelyn kuluessa;
- b) testitulosten väärentäminen tyyppi hyväksynnän tai käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osalta;
- c) sellaisten tietojen tai teknisten erittelyjen ilmoittamatta jättäminen, jotka saattaisivat johtaa markkinoilta pois vetämiseen tai tyyppi hyväksynnän peruuttamiseen;
- d) estostrategioiden käyttö;
- e) kieltäytyminen antamasta tietoja käytettäväksi.

Ajoneuvojen valmistajien, korjaajien ja käyttäjien rikkomustyypeihin, joista määrätään seuraamus, on sisällyttävä typpioksidipäästöjen rajoitusjärjestelmien muuttaminen. Tähän on sisällyttävä esimerkiksi kuluvan reagenssin käyttöön perustuvien järjestelmien muuttaminen.

Ajoneuvojen käyttäjien rikkomustyyppien, joista määrätään seuraamus, on sisällyttävä ajoneuvon ajaminen ilman kuluva reagenssia.

12 artikla

Eritelmien uudelleenmäärittely

1. Kun Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelma, jota toteutetaan ajoneuvoja koske-

vien määräysten yhdenmukaistamista käsittelevän maailmanfoorumin puitteissa, on saatu merkityksellisiltä osin päätökseen, komissio vahvistaa, heikentämättä ympäristön suojelua yhteisössä,

- a) hiukkaspäästöihin kohdistuvana lisävalvontatoimenpiteenä hiukkasmäärään perustuvat raja-arvot tasolle, joka vastaa tekniikoita, jotka sillä hetkellä ovat tosiasiallisesti käytössä hiukkasmassaa koskevan rajoituksen noudattamiseksi;

- b) hiukkasmäärien mittausten menettely.

Komissio vahvistaa myös, heikentämättä ympäristön suojelua yhteisössä, tarvittaessa raja-arvon kaikkien tyyppien oksidien päästöjen lisäksi myös typpidioksidin päästöille. Typpidioksidin päästöjen raja-arvo asetetaan tasolle, joka vastaa senhetkisten tekniikoiden suorituskykyä.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

2. Komissio vahvistaa korrelaatiokertoimet direktiivissä 2005/55/EY kuvattujen eurooppalaisen muuttuvatilaisen testisyklin (ETC) ja vakiotilaisen testisyklin (ESC) sekä maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetun muuttuvatilaisen testisyklin (WHTC) ja maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetun vakiotilaisen testisyklin (WHSC) välillä ja mukauttaa raja-arvoja tässä tarkoituksessa. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

3. Komissio seuraa 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja menettelyjä, testejä ja vaatimuksia sekä päästöjen mittauksessa käytettäviä testisyklejä.

Jos tämän johdosta havaitaan, että menettelyt, testit, vaatimukset ja testisyklit eivät enää ole asianmukaisia tai eivät enää vastaa todellisia päästöjä, niitä mukautetaan vastaamaan tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyviä päästöjä. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

4. Komissio seuraa 3 artiklan 2 kohdassa lueteltuja epäpuhauksia. Jos komissio katsoo, että on asianmukaista antaa säännöksiä muiden epäpuhauksien päästöistä, se antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen tämän asetuksen muuttamisesta.

13 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa direktiivin 2007/46/EY 40 artiklan 1 kohdalla perustettu tekninen komitea – moottoriajoneuvot.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

14 artikla

Täytäntöönpano

Komissio hyväksyy 4 artiklan 3 kohdassa, 5 artiklan 4 kohdassa, 6 artiklan 2 kohdassa ja 12 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetut täytäntöönpanotoimenpiteet 1 päivään huhtikuuta 2010 mennessä.

15 artikla

Asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttaminen

Muutetaan asetus (EY) N:o 715/2007 seuraavasti:

1) Muutetaan 5 artiklan 3 kohta seuraavasti:

i) poistetaan h alakohdan jälkeinen ilmaus ”ja”;

ii) lisätään alakohta seuraavasti:

”j) moottorin tehon mittausta.”

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 18 päivänä kesäkuuta 2009.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

2) Poistetaan 14 artiklan 6 kohta.

16 artikla

Direktiivin 2007/46/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivin 2007/46/EY liitteet IV, VI ja XI tämän asetuksen liitteen II mukaisesti.

17 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan 31 päivästä joulukuuta 2013 direktiivit 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY.

2. Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän asetukseen.

18 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 7 päivästä elokuuta 2009. Kuitenkin 8 artiklan 3 kohtaa ja 10 artiklaa sovelletaan 7 päivästä elokuuta 2009 ja liitteessä II olevaa 1 kohdan a alakohdan i alakohtaa, 1 kohdan b alakohdan i alakohtaa, 2 kohdan a alakohtaa, 3 kohdan a alakohdan i alakohtaa, 3 kohdan b alakohdan i alakohtaa, 3 kohdan c alakohdan i alakohtaa, 3 kohdan d alakohdan i alakohtaa ja 3 kohdan e alakohdan i alakohtaa sovelletaan 31 päivästä joulukuuta 2013.

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

Š. FÜLE

LIITE I

Euro VI -päästörajat

	Raja-arvot							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Hiukkas- massa (mg/kWh)	Hiukkas- määrä ⁽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⁾								

Huomautus:

PI = ottomootorit

CI = puristussytytysmootorit.

⁽¹⁾ NO_x-raja-arvoon sisältyvä NO₂-komponentin hyväksyttävä taso voidaan määrittää myöhemmässä vaiheessa.

⁽²⁾ Tätä vaihetta varten määritellään myöhemmin, viimeistään 1 päivänä huhtikuuta 2010, lukumäärää koskeva standardi.

⁽³⁾ Maailmanlaajuisesti yhdenmukaistettuun vakiotilaiseen testisykliin (WHSC) ja maailmanlaajuisesti yhdenmukaistettuun muuttuvatilaiseen testisykliin (WHTC) liittyvät raja-arvot, jotka korvaavat ESC- ja ETC-testisykleihin liittyvät raja-arvot, otetaan käyttöön myöhemmässä vaiheessa, kun nykyisiä testisyklejä (ESC ja ETC) koskevat korrelaatiokertoimet on vahvistettu, ja viimeistään 1 päivänä huhtikuuta 2010.

LIITE II

Direktiivin 2007/46/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2007/46/EY seuraavasti:

1) Muutetaan liitteessä IV oleva I osa seuraavasti:

a) muutetaan taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 ja 41 kohta;

ii) lisätään kohta seuraavasti:

Kohde	Säädöksen numero	Virallisen lehden viite	Sovellettavuus									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
"41 a Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	Asetus (EY) N:o 595/2009	EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X"				

iii) lisätään huomautus seuraavasti:

"⁽¹²⁾ Ajoneuvot, joiden vertailumassa on yli 2 610 kg ja joita ei ole tyyppihyväksytty (valmistajan pyynnöstä ja edellyttäen, että niiden vertailumassa on enintään 2 840 kg) asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti."

b) muutetaan lisäyksessä oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 ja 41 kohta;

ii) lisätään kohta seuraavasti:

	Kohde	Säädöksen numero	Virallisen lehden viite	M ₁
"41a	Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI), lukuun ottamatta ajoneuvojen sisäisiä valvontajärjestelmiä (OBD-järjestelmiä) ja niiden tietoihin pääsyä koskevia vaatimuksia /tietojen saatavuus	Asetus (EY) N:o 595/2009	EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1	A"

2) Muutetaan liitteen VI lisäyksessä oleva taulukko seuraavasti:

a) poistetaan 40 ja 41 kohta;

b) lisätään kohta seuraavasti:

Kohde	Säädöksen numero	Muutettuna	Sovellettavissa variantteihin
"41a Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	Asetus (EY) N:o 595/2009"		

3) Muutetaan liite XI seuraavasti:

a) muutetaan lisäyksessä 1 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 ja 41 kohta;

ii) lisätään kohta seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	$M_1 \leq 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	$M_1 > 2\,500$ ⁽¹⁾ kg	M_2	M_3
"41a	Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	Asetus (EY) N:o 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H"

b) muutetaan lisäyksessä 2 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 ja 41 kohta;

ii) lisätään kohta seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
"41a	Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	Asetus (EY) N:o 595/2009	X	X	X	X	X	X"				

c) muutetaan lisäyksessä 3 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 ja 41 kohta;

ii) lisätään kohta seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	M_1
"41a	Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	Asetus (EY) N:o 595/2009	X"

d) muutetaan lisäyksessä 4 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 ja 41 kohta;

ii) lisätään kohta seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
"41a	Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	Asetus (EY) N:o 595/2009	H	H	H	H	H"				

e) muutetaan lisäyksessä 5 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 ja 41 kohta;

ii) lisätään kohta seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	N ₃ -luokan ajoneuvonosturit
"41a	Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	Asetus (EY) N:o 595/2009	V"