



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 21.12.2007
KOM(2007) 851 lopullinen

2007/0295 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen
päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien
tietojen saatavuudesta**

(komission esittämä)

{SEC(2007)1718}
{SEC(2007)1720}

PERUSTELUT

1) EHDOTUKSEN TAUSTA

Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Ehdotuksen tavoitteena on vahvistaa moottoriajoneuvojen rakentamiselle yhdenmukaistetut säännöt ja huolehtia siltä osin sisämarkkinoiden sujuvasta toiminnasta ja samalla korkeatasoisesta ympäristön suojelusta rajoittamalla ilmakehään joutuvia päästöjä.

EU:n yhtenäismarkkinoiden moitteeton toiminta edellyttää moottoriajoneuvojen ilmakehää pilaavien päästöjen rajoittamista yhteisin standardein. Yhteisön tason toimin voidaan estää se, että eri jäsenvaltioissa otettaisiin käyttöön erilaisia tuotestandardeja, mikä johtaisi sisämarkkinoiden hajautumiseen ja tarpeettomiin yhteisön sisäisen kaupan esteisiin.

Jäsenvaltiot ja niiden kansalaiset ovat huolissaan ilmansaasteista ihmisten terveydelle ja ympäristölle aiheutuvista riskeistä. Vaikka ilmanlaatu on parantunut viimeisten kymmenen vuoden aikana, Euroopan unionissa ja etenkin sen kaupunkialueilla ja tiheästi asutuilla alueilla on edelleen merkittäviä ilmanlaatuun liittyviä ongelmia.

Yleinen tausta

Kuorma- ja linja-autoja koskevia Euro IV -päästörajoja on sovellettu 9. marraskuuta 2006 alkaen, ja Euro V -päästörajoja sovelletaan 1. lokakuuta 2008 alkaen niiden uusiin tyyppihyväksyntiin¹ molemmissa tapauksissa.

Jos raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen vähentämistä koskevaa politiikkaa ei muuteta, sisämarkkinoiden toiminta vaarantuu, kun jäsenvaltiot pyrkivät toteuttamaan yksipuolisia toimia. Myös huono ilmanlaatu on jatkossakin ongelma Euroopan unionissa, kun ilmansaasteet edelleen haittaavat ihmisten terveyttä.

Voimassa olevat aiemmat säännökset

Raskaiden hyötyajoneuvojen ja moottoreiden päästöjä säännellään direktiivillä 2005/55/EY, sellaisena kuin se on pantu täytäntöön direktiivillä 2005/78/EY².

Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Ehdotus on valmisteltu osana Puhdasta ilmaa Eurooppaan (CAFE) -ohjelmaa, jossa esitetään tekninen perusta ilman pilaantumista koskevan aihealuekohtaisen strategian³ laatimiselle.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/55/EY, annettu 28. 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).

² Komission direktiivi 2005/78/EY, annettu 14. marraskuuta 2005, ajoneuvojen puristussytytysmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai nestekaasulla toimivien ottomoottoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/55/EY täytäntöönpanosta sekä sen liitteiden I–IV ja VI muuttamisesta (EUVL L 313, 29.11.2005, s. 1).

CAFE-ohjelmassa arvioitiin päästötasot, nykyinen ja tuleva ilmanlaatu sekä ilmanlaadun parantamiseksi toteutettavien lisätoimien kustannukset ja hyödyt. Näiden tietojen perusteella komissio on määrittänyt toimenpiteet, joita vaaditaan tavoiteltavan ilmanlaadun tason saavuttamiseksi. Euro VI on yksi useista tällaisista toimenpiteistä, joilla pyritään vähentämään otsonia muodostavien yhdisteiden (kuten typen oksidit – NO_x – ja hiilivedyt – HC) päästöjen ja hiukkaspäästöjen määrää.

Lisäksi ehdotus vastaa täysin Euroopan unionin kestävä kehityksen strategian tavoitteita ja edesauttaa merkittävällä tavalla Lissabonin strategian tavoitteiden toteutumista.

2) KUULEMISET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Asiantuntijatiedon käyttö

Lähteenä olleet tieteenalat ja asiantuntemuksen alat

Ehdotus edellytti ajoneuvoissa päästöjen vähentämiseksi käytettävien teknologioiden ja päästöraja-arvoja koskevien erilaisten Euro VI -skenaarioiden liitännäiskustannusten analysointia.

Käytetty menettely

Vuonna 2004 komission yksiköt lähettivät sidosryhmille kyselylomakkeen raskaiden hyötyajoneuvojen uusista Euro VI -päästörajoista. Kyselylomakkeessa esitettiin uusia raja-arvoja koskevia skenaarioita ja haluttiin tietoja kyseisten arvojen saavuttamiseksi edellyttävästä teknologiasta ja sen kustannuksista. Kyselyyn saatujen vastausten tarkastelu annettiin riippumattomista konsulteista koostuvan asiantuntijapaneelin tehtäväksi. Tavoitteena oli arvioida ja validoida sidosryhmien vastaukset ja muodostaa yhteinen kanta kunkin skenaarion edellyttämästä teknologiasta ja aiheutuvista kustannuksista. Näitä tietoja käytettiin mallinnettaessa eri päästörajoituksia koskevien skenaarioiden vaikutuksia.

Tärkeimmät organisaatiot ja asiantuntijat, joita on kuultu

Ajoneuvoalan eri sidosryhmiltä kerättiin tietoja, joita tarkasteltiin Alankomaiden soveltavan tieteellisen tutkimuksen järjestön TNO:n johdolla kokoontuneessa konsulttiryhmässä.

Tiivistelmä saaduista ja huomioon otetuista asiantuntijalausunnoista

Konsulttipaneeli laati tiivistelmän sidosryhmien antamista kustannustiedoista. Komissio käytti paneelin raporttia analysoidessaan eri päästöraja-arvoihin liittyviä skenaarioita. Suositeltavat raja-arvot on valittu teknisen toteutettavuuden ja kustannustehokkuuden perusteella.

Asiantuntijalausuntojen julkistaminen

Asiantuntijapaneelin raportti on saatavilla yritys- ja teollisuustoiminnan pääosaston verkkosivuilla⁴.

Vaikutusten arviointi

³ KOM(2005) 446 lopullinen, 21.9.2005.

⁴ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm.

Parhaillaan laaditaan vaikutusten arviointia, jossa tarkastellaan seuraavia viittä toimintavaihtoehtoa:

- 1) *Politiikan säilyttäminen ennallaan:* Euro V -päästöraja-arvot (direktiivi 2005/55/EY sellaisena kuin se on muutettuna) jäävät voimaan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta.

Jos moottoriajoneuvojen päästöjen vähentämistä koskevaa politiikkaa ei muuteta, sisämarkkinoiden toiminta on vaarassa vaikeutua. On todennäköistä, että tiukempien Euroopan tasoisten päästöstandardien puuttuessa jäsenvaltiot alkavat itse antaa säädöksiä tai käyttää muita toimenpiteitä, kuten kieltää tiettyntyyppisten ajoneuvojen pääsyn kaupunkikeskustoihin tai muodostaa alueita, joilla päästöt pidetään matalina.

Huono ilmanlaatu on edelleen ongelma Euroopan unionissa, sillä ilmansaasteet vaikuttavat jatkuvasti haitallisesti ihmisten terveyteen. CAFE-ohjelmasta kävi ilmi, että saastepäästöjen vähentymisestä huolimatta ilmansaasteiden arvioidaan edelleen vuonna 2020 vaikuttavan merkittävästi ihmisten terveyteen kaikkialla EU:ssa.

Siksi tätä vaihtoehtoa ei voida pitää kannatettavana.

- 2) *Euroopan tason sääntely:* tarkistetaan voimassa olevaa Euro V -lainsäädäntöä vahvistamalla uudet Euroopan unionin laajuiset Euro VI -raja-arvot.

Verrattuna vaihtoehtoon, jossa politiikka säilytettäisiin ennallaan, sääntely on selkeästi edullisempi, koska sen avulla varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta ja parannetaan ilmanlaatua. Tämä puolestaan edistää kansanterveyttä ja alentaa siten terveydenhuollon menoja.

Sääntelyvaihtoehdolla voi olla epäsuoria positiivisia vaikutuksia EU:n teollisuuden kansainväliseen kilpailukykyyn erityisesti markkinoilla, joilla on voimassa tiukat ympäristösäännökset.

Osana tätä vaihtoehtoa tarkasteltiin mahdollisuutta aloittaa Euro VI -vaiheen soveltaminen joko yksi- tai kaksipuolaisesti. Julkisessa kuulemisessa saatujen vastausten enemmistön kannan mukaisesti Euro VI -vaihe päätettiin kuitenkin käynnistää kerralla.

Näistä syistä tässä ehdotuksessa noudatetaan sääntelyvaihtoehtoa.

- 3) *Sääntely jäsenvaltioissa:* jäsenvaltiot laativat omat päästöstandardinsa ja/tai eivät toteuta poliittisia toimenpiteitä (kuten väliaikaisia ajorajoituksia ajoneuvoille, jotka eivät täytä tiukempia vaatimuksia).

Tällä vaihtoehdolla olisi haitallisia vaikutuksia sisämarkkinoiden toimintaan esimerkiksi hyötyajoneuvojen markkinoilla mutta myös näiden ajoneuvojen kuljettamien tavaroiden markkinoilla. Siksi tämä toimintatapa hylättiin.

- 4) *Jäsenvaltioiden verokannustimet:* jäsenvaltiot ottavat käyttöön vapaaehtoisia verokannustimia ajoneuvoille, jotka täyttävät Euro V -päästöraja-arvoja tiukemmat arvot.

Tällaisten toimenpiteiden kestävyys voidaan asettaa kyseenalaiseksi pitkällä aikavälillä. Tällainen politiikka saattaisi siksi aiheuttaa valmistajille epävarmuutta puhtaampien ajoneuvojen kysynnästä.

Myös naapurivaltioiden erilaiset kannustinohjelmat saattaisivat aiheuttaa odottamattomia rajatylittäviä vaikutuksia sekä ajoneuvojen kysyntään että ilman saastumiseen. Ajoneuvojen sisämarkkinoiden jatkuminen saattaisi sen vuoksi vaarantua.

Tämän vaihtoehdon avulla ei siis varmisteta poliittisten tavoitteiden saavuttamista, ja sillä saattaisi olla jopa kielteinen vaikutus sisämarkkinoihin, koska tietyn tyyppisten ajoneuvojen kysyntä tulisi epävarmemmaksi.

Siksi tämä ei ole suositeltava toimintatapa.

- 5) *Ei sääntelyä:* toteutetaan itsesääntelyä autoteollisuuden kanssa neuvoteltujen sitoumusten perusteella uusien ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi.

Ei ole kiistatonta, että teollisuuden omat sitoumukset riittäisivät takaamaan sen, että tietty päästötaso saavutetaan tai että sitoumusten rikkomisesta koituisi asianmukaisia seuraamuksia. Selvää ei ole myöskään se, että vapaaehtoisuuteen perustuva toimintamalli toisi lisäetuja teollisuudelle, valtiolle tai kansalaisille.

Euro-päästösäännöksiä käytetään laajalti monilla kehittyvillä markkinoilla. Näin ollen EU:n päästöjänsääntelyjärjestelmän muutoksilla on merkittäviä vaikutuksia kaikkialla maailmassa. Siirtyminen sääntelystä takaisin vapaaehtoisuuteen toimintaan katkaisi maailmanlaajuisen yhdenmukaistamisprosessin.

Ei sääntelyä -vaihtoehtoa ei siksi tarkastella enempää.

3) EHDOTUKSEEN LIITTYVÄT OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Tässä asetuksessa vaaditaan ennen kaikkea ajoneuvojen päästörajojen tiukentamista edelleen hiukkaspäästöjen ja typen oksidien (NO_x) päästöjen osalta.

Puristussytytysmoottorilla käyvien ajoneuvojen hiukkaspäästöjen massaan vaaditaan 66 prosentin vähennystä. Kyseinen alempi päästöraja ei vaadi erityistä teknologiaa vaan se edellyttää tosiasiassa dieselhiukkassuodattimien (Diesel Particulate Filter, DPF) käyttöä.

Valittu päästöraja voidaan hiukkasten osalta saavuttaa käyttämällä avo- tai umpisuodattimia. Umpisuodattimien käytön etuna on terveydelle haitallisimpina pidettyjen mikrohiukkasten määrän väheneminen. Jotta suljetaan pois se mahdollisuus, että tulevaisuudessa avosuodattimet kehittyvät vastaamaan hiukkasmassaa koskevaa rajoitusta mutta päästävät edelleen läpi suuren määrän mikrohiukkasia, myöhemmässä vaiheessa aiotaan antaa uusi standardi, joka koskee hiukkasten suurinta sallittua lukumäärää päästöissä. Tässä vaiheessa ei ole aiheellista määrittää hiukkasten lukumäärää koskevaa standardia, koska YK:n Euroopan talouskomissiolla on hiukkasmittausohjelmassaan (PMP) tätä koskeva tutkimus parhaillaan käynnissä. YK:n Euroopan talouskomission työryhmä tarkastelee vielä kysymystä. Kun PMP-ohjelman tulokset valmistuvat, hiukkasten lukumäärää koskeva standardi olisi pantava täytäntöön.

Puristussytytteisillä moottoreilla varustetuille moottoriajoneuvoille suunnitellaan typen oksidien vähennystä 80 prosentin verran. Jotta tätä päästörajoitusta voidaan noudattaa, tarvitaan toimia moottorin sisällä (esim. pakokaasujen kierrätys) ja jälkikäsittelyjärjestelmiä

(esim. selektiivinen katalyyttinen pelkistys). Ehdotuksella vähennetään myös ottomoottorien päästöjä.

Ehdotukseen sisältyy vaatimus, jonka mukaan ajoneuvon sisäistä valvontajärjestelmää koskevat tiedot ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot on asetettava saataville verkkosivustoille vakio muodossa, josta päättää sidosryhmien tekninen komitea (ns. OASIS-formaatti).

Maailmanlaajuisesti yhdenmukaistettujen vaatimusten käyttöönotolla vaikutetaan merkittävästi autoteollisuuden testauskustannusten alenemiseen ja edistetään eurooppalaisten moottori- ja ajoneuvovalmistajien kilpailukykyä. Näin ollen tämä ehdotus sisältää Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission työryhmässä 29 kehitettyjä vaatimuksia, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

1. maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetun vakiotilaisen testisyklin (WHSC) ja maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetun muuttuvatilaisen testisyklin (WHTC) käyttö epäpuhtauspäästöjen arvioinnissa
2. päästöjen testaus- ja mittausmenetelmät
3. maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetut ajoneuvojen sisäiset valvontajärjestelmät (WWH-OBD).

Lisäksi ehdotukseen sisältyy vaatimuksia, jotka koskevat pakokaasujen jälkikäsittelykomponenttien, kuten katalysaattorien ja dieselhiukkassuodattimien, tyyppihyväksyntää.

Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on EY:n perustamissopimuksen 95 artikla.

Toissijaisuusperiaate

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa ehdotuksen tavoitteita, koska on tarpeen välttää yhtenäismarkkinoiden esteiden syntyminen ja koska ilmansaasteilla on valtioiden rajat ylittäviä vaikutuksia.

Ilmakehään liittyvä mallintaminen osoittaa, että yhdessä jäsenvaltiossa tapahtunut pilaantuminen vaikuttaa muissa jäsenvaltioissa mitattuihin pitoisuuksiin, joten ilman pilaantumisen ongelman ratkaisemiseksi tarvitaan EU:n tasolla yhteen sovitettua toimintaa.

Ehdotuksen tavoitteet voidaan paremmin saavuttaa yhteisön toimilla, koska niiden avulla vältetään sisämarkkinoiden pirstoutuminen, joka muussa tapauksessa seuraisi. Vahvistamalla yhdenmukaiset standardit ajoneuvojen päästöille ehdotuksella parannetaan ilmanlaatua Euroopan unionissa ja käsitellään rajatylittävien ilmansaasteiden aiheuttamaa ongelmaa.

Näin ollen ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

Suhteellisuusperiaate

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska se ei ylitä sitä, mikä on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi; tavoitteena on varmistaa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja taata samalla korkeatasoinen ympäristön suojelu.

Ehdotuksen vaikutusten arvioinnin yhteydessä suoritetusta kustannus-hyötyanalyysistä käy ilmi, että valitut päästöjen raja-arvot hyödyttävät yhteiskuntaa kokonaisuutena.

Säätelytavan valinta

Ehdotettu säätelytapa on asetus. Muut säätelytavat eivät soveltuisi seuraavasta syystä:

- Asetusta pidetään asianmukaisena säädöstyypinä, koska sillä varmistetaan säännösten vaadittu noudattaminen, eikä se edellytä säännösten saattamista osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä.

Ehdotuksessa käytetään niin sanottua ositettua lähestymistapaa, jota on käytetty myös muissa säädöksissä, esimerkiksi raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjä koskevassa edellisessä direktiivissä⁵. Tässä lähestymistavassa säädösehdotus ja säädöksen antaminen toteutuvat kahta erillistä mutta rinnakkaista reittiä:

- olennaisista säännöksistä säädetään EY:n perustamissopimuksen 95 artiklaan perustuvalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella yhteispäätösmenettelyn mukaisesti (yhteispäätösehdotus)
- teknisistä eritelmistä, joilla olennaiset säännökset pannaan täytäntöön, säädetään komission antamalla asetuksella säätelykomitean avustuksella (komitologiaehdotus).

4) TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutusta yhteisön talousarvioon.

5) LISÄTIEDOT

Simulaatio, kokeiluvaihe ja siirtymäaika

Ehdotukseen sisältyy yleisiä siirtymäaikoja, jotta ajoneuvonvalmistajilla olisi riittävästi aikaa valmistautua muutoksiin.

⁵ Direktiivi 2005/55/EY (EUVL L 275, 20.10.2005, s. 1) sellaisena kuin se on pantu täytäntöön direktiivillä 2005/78/EY (EUVL L 313, 29.11.2005, s. 1).

Yksinkertaistaminen

Ehdotuksella yksinkertaistetaan lainsäädäntöä.

Yhteisön säännösten päivittämisestä ja yksinkertaistamisesta annetussa komission tiedonannossa neuvostolle, Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle⁶ mainitaan moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmä ensisijaisena yhteisön lainsäädännön yksinkertaistamisalueena. Näin ollen direktiivit 2005/55/EY, 2005/78/EY ja 2006/51/EY kumotaan. Lisäksi moottoriajoneuvojen moottorien tehoa koskeva direktiivi 80/1269/ETY⁷ ja sen muutokset kumotaan ja sen tekniset vaatimukset sisällytetään tähän ehdotukseen.

Ehdotuksella yksinkertaistetaan (EU:n ja jäsenvaltioiden) viranomaisten hallintomenettelyjä. Ehdotus sisältyy yhteisön säännösten ajantasaistamista ja yksinkertaistamista koskevaan komission ohjelmaan ja sen lainsäädäntöohjelmaan viitenumerolla 2007/ENTR/009.

Lainsäädännön kumoaminen

Ehdotuksen hyväksymisestä seuraa, että aiempaa lainsäädäntöä kumotaan. Tämä on esitetty yksityiskohtaisesti ehdotuksen 15 artiklassa.

Euroopan talousalue

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa alaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

⁶ KOM(2003) 71 lopullinen, 11.2.2003.

⁷ Neuvoston direktiivi 80/1269/ETY, annettu 16. joulukuuta 1980, moottoriajoneuvojen moottorien tehoa koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 375, 31.12.1980, s. 46).

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta

(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 ehdotuksen⁸, ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁹, noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä¹⁰, sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla on taattava tavaroiden, henkilöiden, palveluiden ja pääoman vapaa liikkuvuus. Tämän vuoksi on olemassa kattava yhteisön tyyppihyväksyntäjärjestelmä moottoriajoneuvoille. Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettavat päästöjä 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY¹¹ (puitedirektiivi) mukaiseen yhteisön tyyppihyväksyntämenettelyyn; kyseisellä direktiivillä vahvistetaan puitteet moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle. Kyseisen direktiivin liitteitä IV, VI ja XI olisi siksi muutettava.
- (3) Euroopan parlamentin pyynnöstä EY:n 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.

⁸ EUVL C [...], [xx.xx.xxxx], s. [...].

⁹ EUVL C [...], [xx.xx.xxxx], s. [...].

¹⁰ EUVL C [...], [xx.xx.xxxx], s. [...].

¹¹ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (4) Kuudennessa ympäristöä koskevassa yhteisön toimintaohjelmassa, joka hyväksyttiin 22 päivänä heinäkuuta 2002 tehdyllä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä 1600/2002/EY, 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 päästörajat. Puhdasta ilmaa Eurooppaan (CAFE) -ohjelman johdosta on hyväksytty ilman pilaantumista koskeva teemakohtainen strategia¹². Teemakohtaiseen strategiaan 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 -standardi on yksi niistä toimenpiteistä, joilla pyritään vähentämään hiukkaspäästöjen kaltaisten todellisessa käytössä syntyvien päästöjä ja typen oksidien 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.
- (6) Erityisesti raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevien typpioksidipäästöjen vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi sekä saastepäästöjä koskevien raja-arvojen ja kansallisten päästörajojen noudattamiseksi. Päättämällä hyvissä ajoin typpioksidipäästöjä koskevista raja-arvoista varmistetaan, että ajoneuvojen valmistajilla on mahdollisuus pitkäjänteiseen Euroopan laajuiseen suunnitteluun.
- (7) Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon niiden vaikutukset markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, liiketoiminnalle aiheutuvat suorat ja välilliset kustannukset sekä innovaatioiden edistämisestä, paremmasta ilmanlaadusta, pienenevistä terveydenhuoltokustannuksista ja elinajanodotteen pitenemisestä saatava hyöty.
- (8) Ajoneuvojen korjaamiseen tarvittavien tietojen rajoittamaton saatavuus teknisten tietojen hakemiseen soveltuvien standardoitujen hakukeinojen avulla sekä tehokas kilpailu ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietopalveluiden markkinoilla ovat tarpeen parannettaessa sisämarkkinoiden toimintaa, erityisesti tavaroiden vapaan liikkuvuuden, sijoittautumisvapauden ja palvelujen tarjoamista koskevan vapauden suhteen. Suuri osa tällaisista tiedoista koskee ajoneuvojen sisäisiä valvontajärjestelmiä ja niiden yhteentoimivuutta ajoneuvojen muiden järjestelmien kanssa. On aiheellista säätää teknisistä eritelmistä, joita valmistajien olisi noudatettava verkkosivuillaan, sekä kohdennetuista toimista, joilla varmistetaan, että pienet ja keskisuuret yritykset (pk-yritykset) voivat saada nämä tiedot kohtuullisin ehdoin.
- (9) Komission olisi tarkasteltava toistaiseksi sääntelemättömiä päästöjä, joita syntyy uusien polttoaineiden, moottoritekniikoiden ja päästöjenrajoitusjärjestelmien

¹² KOM(2005) 446, 21.9.2005.

yleistyvän käytön seurauksena, ja tarvittaessa annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotus sellaisten päästöjen sääntelemiseksi.

- (10) On aiheellista helpottaa vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen, joiden typen oksidien ja hiukkasten päästöt voivat olla vähäisiä, markkinoille pääsyä. Näin ollen otettava käyttöön raja-arvot hiilivetyjä, muita hiilivetyjä kuin metaania sekä metaania varten.
- (11) Jotta mikrohiukkaspäästöjen (0,1 µm tai alle) valvonta voitaisiin varmistaa, komissiolle olisi annettava valtuudet vahvistaa mahdollisuus tarkastella hiukkaspäästöjä hiukkasten määrän perusteella nykyisin käytettävän hiukkasmassan tarkastelun lisäksi. Hiukkasten määrään perustuva tarkastelu olisi toteutettava Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelman (Particulate Measurement Programme – PMP) tulosten perusteella ja olemassa olevia haasteellisia ympäristötavoitteita noudattaen.
- (12) Komission olisi hyväksyttävä maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetut ajosykliä testausmenettelyssä, johon päästöjä koskevat EY-tyyppihyväksynnän säännökset perustuvat. Olisi myös tarkasteltava mahdollisuutta käyttää kannettavia päästöjenmittauslaitteistoja todellisessa käytössä syntyviä päästöjen tarkistamiseen ja ottaa käyttöön syklin ulkopuolisten päästöjen valvontamenettelyjä.
- (13) Ajoneuvojen sisäiset valvontajärjestelmät (OBD) ovat tärkeitä päästöjen rajoittamiseksi ajoneuvon käytön aikana. Koska todellisissa olosuhteissa tapahtuvien päästöjen rajoittaminen on tärkeää, komission olisi tarkasteltava kyseisiä järjestelmiä koskevia vaatimuksia ja vioista ilmoittamisen sietorajoja.
- (14) Jotta voidaan seurata tämän alan osuutta kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärästä, komission olisi säädettävä raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainekulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen mittauksesta.
- (15) Jotta voidaan entistä paremmin valvoa todellisessa käytössä syntyviä päästöjä, syklin ulkopuoliset päästöt mukaan luettuina, ja helpottaa käytönaikaista vaatimustenmukaisuusmenettelyä, olisi hyväksyttävä testausmenetelmät ja suorituskysyvaatimukset, jotka perustuvat kannettavien päästöjenmittauslaitteistojen käyttöön.
- (16) 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.
- (17) Jälkikäsitteilyjärjestelmän 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.
- (18) Jäsenvaltiot voivat taloudellisilla kannustimilla nopeuttaa yhteisön tasolla annetut vaatimukset täyttävien ajoneuvojen markkinoille saattamista. Tämä asetus ei saisi vaikuttaa jäsenvaltioiden oikeuteen sisällyttää päästöt ajoneuvoverojen laskentaperusteisiin.

- (19) Jäsenvaltioiden olisi vahvistettava säännöt tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja varmistettava, että ne pannaan täytäntöön. Kyseisten seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (20) Tässä asetuksessa ja asetuksessa (EY) N:o 715/2007 olisi säädettävä direktiiviin 80/1269/EY sisältyvistä moottoriajoneuvojen moottorin tehoa koskevista vaatimuksista. Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 715/2007 olisi muutettava ja direktiivi 80/1269/EY olisi kumottava.
- (21) Asetuksen (EY) N:o 715/2007 14 artiklan 6 kohta olisi poistettava, koska tällä asetuksella kumotaan asetus, johon viitataan kyseisessä kohdassa. Tämän vuoksi asetusta (EY) N:o 715/2007 olisi muutettava.
- (22) Yhteisön lainsäädännön yksinkertaistamiseksi on aiheellista korvata voimassa olevat direktiivit asetuksella. Asetuksen käytöllä on määrä taata, että yksityiskohtaisia teknisiä säännöksiä voidaan suoraan soveltaa valmistajiin, hyväksyntäviranomaisiin ja teknisiin laitoksiin ja että ne voidaan saattaa nopeasti ja tehokkaasti ajan tasalle. Voimassa olevat raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjä koskevat direktiivit 2005/55/EY, 2005/78/EY ja 2006/51/EY olisi kumottava.
- (23) Tämän asetuksen täytäntöön panemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY¹³ mukaisesti.
- (24) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta lisätä hiukkasmääriin perustuvia päästörajoja liitteeseen I, määrittää NO_x-raja-arvoon sisältyvä NO₂-komponentin hyväksyttävä taso, vahvistaa tyyppihyväksyntää koskevia erityisiä menettelyjä, testejä ja vaatimuksia sekä hiukkasmäärän mittausmenettely ja hyväksyä toimenpiteitä, jotka koskevat syklin ulkopuolisia päästöjä, ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta ja päästöjen mittaukseen käytettyjä testisyklejä. Koska mainitut toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niillä täydennetään tätä asetusta lisäämällä uusia muita kuin keskeisiä osia, ne olisi hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (25) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän asetuksen tavoitteita, jotka ovat 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, joten ne voidaan toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, ja yhteisö voi hyväksyä toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen,

¹³ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

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, ajoneuvon sisäisiä valvontajärjestelmiä (OBD-järjestelmiä), polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen (CO₂) sekä dieselin savutuksen mittausta ja ajoneuvojen OBD-järjestelmien ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M₁-, M₂-, N₁- ja N₂-luokan ajoneuvoihin, 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.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan seuraavia määritelmiä:

- (1) 'moottorilla' tarkoitetaan ajoneuvon käyttövoiman lähdettä, 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 typpidioksidin (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) 'kampikammiolla' 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' tai 'OBD-järjestelmällä' tarkoitetaan ajoneuvossa sijaitsevaa päästöjenrajoituslaitteiden kunnonvalvontajärjestelmää, jonka on kyettävä ilmoittamaan toimintahäiriöiden todennäköiset sijainnit tietokoneen muistiin tallennettujen vikakoodien avulla;
- (8) 'estostrategialla' tarkoitetaan päästöjenrajoitusstrategiaa, joka vähentää päästöjenrajoitustoimien tehokkuutta ympäröivissä olosuhteissa tai moottorin käyttöolosuhteissa joko ajoneuvon tavanomaisen toiminnan aikana tai tyyppihyväksyntämenettelyjen 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 artiklassa tarkoitettuna erillisenä teknisenä yksikkönä;
- (11) 'ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavilla tiedoilla' tarkoitetaan kaikkia ajoneuvon vianmäärittystä, huoltoa, tarkastusta, määräaikaishuoltoa, korjaamista, uudelleenohjelmointia tai uudelleenalustusta koskevia tietoja, jotka valmistajat antavat valtuutetuille jälleenmyyjille ja korjaamoille, mukaan luettuna kaikki muutokset ja lisäykset tällaisiin tietoihin. Näihin tietoihin sisältyvät kaikki tiedot, joita tarvitaan osien tai laitteiden asentamiseen ajoneuvoihin;
- (12) '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;
- (13) '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;
- (14) 'vertailumassalla' tarkoitetaan ajokunnossa olevan ajoneuvon massaa, josta on vähennetty kuljettajan 75 kg:n vakiomassa ja johon on lisätty 100 kg:n vakiomassa.

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 artiklan mukaisesti tyyppihyväksytettävät korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet on tyyppihyväksytetty tämän asetuksen 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 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 voi direktiivin 2007/46/EY 39 artiklan 9 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen hyväksyä tämän artiklan 1 ja 2 kohdan täytäntöön panemiseksi tarvittavia erityisiä menettelyjä ja vaatimuksia.

5 artikla

Vaatimukset ja testit

1. Valmistajien on varmistuttava liitteessä I vahvistettujen päästörajojen noudattamisesta.
2. Valmistajien on varustettava moottorit ja ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että moottori tai ajoneuvo on tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen mukainen.
3. Päästöjenrajoituslaitteiden tehokkuutta vähentävien estostrategioiden käyttö on kielletty.
4. Komissio vahvistaa direktiivin 2007/46/EY 39 artiklan 9 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen tämän artiklan täytäntöönpanotoimenpiteet. Toimenpiteiden on koskettava seuraavia seikkoja:
 - a) pakokaasupäästöt, myös testisyklit, syklin ulkopuoliset päästöt, hiukkasmäärät, päästöt joutokäynnillä, savun tiheys sekä pilaantumista rajoittavien laitteiden moitteeton toiminta ja regenerointi;
 - b) kampikammio päästöt;
 - 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) hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutus,
 - f) tyyppihyväksyntien laajentamisen hyväksyminen;
 - g) testauslaitteet;
 - h) vertailupolttoaineet;
 - i) moottorin tehon mittaust;
 - j) erityiset säännökset typen oksidien poistojärjestelmän oikean toiminnan varmistamiseksi; tällaisilla toimenpiteillä on varmistettava, että ajoneuvoja, joissa typen oksideja koskevien raja-arvojen noudattamiseksi tarvitaan reagenssia, ei voi käyttää ilman tällaista reagenssia.

Komissio voi vahvistaa direktiivin 2007/46/EY 39 artiklan 9 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen muita toimenpiteitä, jotka koskevat tyyppihyväksynnän erityisiä menettelyjä, testejä ja vaatimuksia.

6 artikla

Tiedonsaanti

1. Valmistajien on annettava itsenäisille toimijoille vapaa ja standardoitu pääsy ajoneuvojen sisäisiä valvontajärjestelmiä koskeviin tietoihin ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittaviin tietoihin.

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

2. Komissio vahvistaa ja ajantasaistaa tämän artiklan 1 kohdan täytäntöön panemiseksi direktiivin 2007/46/EY 39 artiklan 9 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen tekniset erittelyt siltä osin kuin on kyse tavasta, jolla OBD-järjestelmää koskevat sekä ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot on annettava.

Komissio voi vahvistaa direktiivin 2007/46/EY 39 artiklan 9 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen muita tämän artiklan 1 kohdan täytäntöön panemiseksi tarvittavia toimenpiteitä.

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 ajoneuvoa ei ajeta ilman kuluvaa reagenssia.

8 artikla

Ajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnän soveltamisaikataulu

1. Kansallisten viranomaisten on 16 artiklan toisen kohdan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettua päivämäärästä alkaen päästöihin liittyvin perustein kieltäydyttävä myöntämästä EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää uusille moottori- tai ajoneuvotyypeille, jotka eivät ole tämän asetuksen 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 1 päivästä lokakuuta 2014 alkaen saa pitää uusien ajoneuvojen, jotka eivät täytä tässä asetuksessa 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 mukaisia, lukuun ottamatta käytössä oleviin ajoneuvoihin asennettavia vaihtomoottoreita.

3. Sillä edellytyksellä, että 4 artiklan 3 kohdassa, 5 artiklan 4 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ja 6 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut täytäntöönpanotoimenpiteet 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 mukaisia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan soveltamista.

9 artikla

Varaosien tyyppihyväksyntää koskevat jäsenvaltioiden velvoitteet

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

10 artikla

Taloudelliset kannustimet

1. Sillä edellytyksellä, että tämän asetuksen täytäntöönpanotoimenpiteet ovat tulleet voimaan, jäsenvaltiot voivat säätää taloudellisista kannustimista sellaisten sarjavalmisteisten moottoriajoneuvojen osalta, jotka ovat tämän asetuksen mukaisia.

Kannustimia on sovellettava asianomaisen jäsenvaltion markkinoille saatettuihin kaikkiin uusiin ajoneuvoihin, jotka ovat tämän asetuksen mukaisia. Kannustinten soveltaminen on kuitenkin lakkautettava viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2014.

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 mukaisia.
3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen taloudellisten kannustimien arvo kunkin moottoriajoneuvotyyppin osalta ei saa ylittää ajoneuvon 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 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 [DATE 18 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] ja ilmoitettava 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 tyyppihyväksynnän tai käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osalta;
 - c) sellaisten tietojen tai teknisten erittelyjen ilmoittamatta jättäminen, jotka saattaisivat johtaa markkinoilta pois vetämiseen tai tyyppihyväksynnän peruuttamiseen;
 - d) estostrategioiden käyttö;
 - e) kieltäytyminen antamasta tietoja käytettäväksi.

Valmistajien, korjaajien ja käyttäjien rikkomustyypeihin, joista määrätään seuraamus, on sisällyttävä kuluvan reagenssin käyttöön perustuvien järjestelmien muuttaminen.

Käyttäjien rikkomustyypeihin, joista määrätään seuraamus, on sisällyttävä ajoneuvon ajaminen ilman kuluva reagenssia.

12 artikla

Eritelmien uudelleenmäärittely

1. Kun Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelma, jota toteutetaan ajoneuvoja koskevien määräysten yhdenmukaistamista käsittelevän maailmanfoorumin puitteissa, on saatu päätökseen, komissio vahvistaa, heikentämättä ympäristön suojelua yhteisössä,
 - a) hiukkasmäärään perustuvat raja-arvot ja tarvittaessa NO_x-raja-arvoon sisältyvän NO₂-komponentin hyväksyttävän tason direktiivin 2007/46/EY 39 artiklan 2 kohdan mukaisesti
 - b) hiukkasmäärien mittausmenettelyn.
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 niitä vastaavasti.

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

Jos tämän johdosta havaitaan, että menettelyt, testit ja vaatimukset eivät enää ole asianmukaisia tai eivät enää vastaa todellisia päästöjä, niitä mukautetaan vastaamaan tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyviä päästöjä.

4. Komissio seuraa 3 artiklan 2 kohdassa lueteltuja epäpuhtauksia. Jos komissio katsoo, että on asianmukaista antaa säännöksiä muiden epäpuhtauksien päästöistä, se muuttaa tätä asetusta.

13 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 j alakohta seuraavasti:
”j) moottorin tehon mittaust.”
2. Poistetaan 14 artiklan 6 kohta.

14 artikla

Direktiivin 2007/46/EY muuttaminen

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

15 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan 1 päivästä lokakuuta 2014 direktiivi 80/1269/ETY, komission direktiivit 88/195/ETY, 97/21/EY, 1999/99/EY ja 2005/78/EY sekä direktiivi 2005/55/EY.
2. Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän asetukseen.

16 artikla

Voimaantulo

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä huhtikuuta 2013. Kuitenkin 8 artiklan 3 kohtaa ja 10 artiklaa sovelletaan sen voimaantulopäivästä 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 ja 3 kohdan d alakohdan i alakohtaa sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2014.

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

Euro VI -päästörajat

	Raja-arvot							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Hiukkas massa (mg/kWh)	Hiukka smäärä (1) (#/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 (2)								
WHTC (2)								

Huomautus:

PI = ottomoottorit

CI = puristussytytysmoottorit.

(1) Tätä vaihetta varten määritellään myöhemmin lukumäärää koskeva standardi.

(2) Maailmanlaajuisesti yhdenmukaistettuun vakiotilaiseen testisykliin (WHSC) ja maailmanlaajuisesti yhdenmukaistettuun muuttuvatilaiseen testisykliin (WHTC) liittyvät raja-arvot otetaan käyttöön myöhemmässä vaiheessa, kun nykyisiä testisyklejä (ESC ja ETC) koskevat korrelaatiokertoimet on vahvistettu.

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

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 kohta;

ii) lisätään 41a 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
41a Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	[(EY) N:o .../... <i>lisätään tämän asetuksen numero</i>]	[L ..., ..., s. ... <i>lisätään tämän asetuksen viitetiedot</i>]	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 kohta;

ii) lisätään 41a 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	[(EY) N:o .../... <i>lisätään tämän asetuksen numero</i>]	[L ..., ..., s. ... <i>lisätään tämän asetuksen viitetiedot</i>]	A

2. Muutetaan liitteen VI lisäyksessä oleva taulukko seuraavasti:

a) poistetaan 40 kohta;

b) lisätään 41a kohta seuraavasti:

Kohde	Säädöksen numero	Muutettuna	Sovellettavissa variantteihin
41a Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	[(EY) N:o .../... <i>lisätään tämän asetuksen numero</i>]		

3. Muutetaan liite XI seuraavasti:

b) muutetaan lisäyksessä 1 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 kohta;

ii) lisätään 41a 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	[(EY) N:o .../... <i>lisätään tämän asetuksen numero</i>]	G+H	G+H	G+H	G+H

b) muutetaan lisäyksessä 2 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 kohta;

ii) lisätään taulukkoon 41a 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	[(EY) N:o .../... <i>lisätään tämän asetuksen numero</i>]	X	X	X	X	X	X				

c) muutetaan lisäyksessä 4 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 kohta;

ii) lisätään 41a 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	[(EY) N:o .../... lisätään tämän asetuksen numero]	H	H	H	H	H				

d) muutetaan lisäyksessä 5 oleva taulukko seuraavasti:

i) poistetaan 40 kohta;

ii) lisätään 41a kohta seuraavasti:

Kohta	Kohde	Säädöksen numero	N ₃ -luokan ajoneuvonosturit
41a	Raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt (Euro VI)/tietojen saatavuus	[(EY) N:o .../... lisätään tämän asetuksen numero]	X