

VERORDENING (EU) Nr. 459/2012 VAN DE COMMISSIE**van 29 mei 2012****tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie wat de emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie⁽¹⁾, en met name artikel 5, lid 3,

Gezien Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn)⁽²⁾, en met name artikel 39, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie⁽³⁾ stellen gemeenschappelijke technische voorschriften vast voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en vervangingsonderdelen met het oog op hun emissies en stellen voorschriften vast voor de conformiteit van in gebruik zijnde voertuigen, de duurzaamheid van emissiebeperkingsystemen, boorddiagnosesystemen (OBD-systemen), de meting van het brandstofverbruik en de toegankelijkheid van reparatie- en onderhoudsinformatie van voertuigen.
- (2) Krachtens Verordening (EG) nr. 715/2007 moet een deeltjesaantalnorm worden vastgesteld voor voertuigen die zijn uitgerust met een motor met elektrische ontsteking en moeten worden goedgekeurd volgens de Euro 6-normen.
- (3) De deeltjes die voertuigen uitstoten, kunnen in de alveolen van de menselijke longen worden afgezet en zo tot ademhalingsaandoeningen, hart- en vaatziekten en een verhoogde mortaliteit leiden. Daarom is het van algemeen belang dat er een hoog niveau van bescherming tegen die deeltjes is.

- (4) Voor het meten van de deeltjesemissies van voertuigen met elektrische ontsteking wordt momenteel het voor dieselvoertuigen ontworpen meetprotocol van het deeltjesmeetprogramma gebruikt. Er is echter aangetoond dat de groottespectra en de chemische samenstelling van deeltjesemissies van voertuigen met elektrische ontsteking kunnen verschillen van die van dieselvoertuigen. De deeltjesgroottespectra en de chemische samenstelling, alsmede de doeltreffendheid van de huidige meettechniek bij het beperken van schadelijke emissies van deeltjes, moeten nauwlettend worden gevolgd. Het is mogelijk dat voor voertuigen met elektrische ontsteking het meetprotocol in de toekomst moet worden herzien.
- (5) Op basis van de huidige kennis is het emissieniveau van conventionele motoren met indirecte benzine-inspuiting, die de brandstof in de inlaatspruitstukken of inlaattoorsputen in plaats van rechtstreeks in de verbrandingskamer, laag. Daarom lijkt het gerechtvaardigd om nieuw regelgevend werk voor het ogenblik te beperken tot voertuigen met motoren met directe inspuiting, hoewel de deeltjesemissies van alle motoren met elektrische ontsteking verder moeten worden onderzocht en gevolgd, met name wat het groottespectrum en de chemische samenstelling van uitgestoten deeltjes en de emissies in reële rijomstandigheden betreft, en de Commissie zo nodig aanvullende regelgevende maatregelen moet voorstellen, waarbij ook rekening wordt gehouden met het toekomstige marktaandeel van motoren met indirecte benzine-inspuiting.
- (6) In Verordening (EG) nr. 692/2008 is de grenswaarde voor het aantal uitgestoten deeltjes van Euro 6-dieselvoertuigen vastgesteld op 6×10^{11} #/km. Volgens het beginsel van technologisch neutrale regelgeving moet een respectieve emissiegrenswaarde voor Euro 6-voertuigen met elektrische ontsteking dezelfde zijn, aangezien niet bewezen is dat deeltjes die door motoren met elektrische ontsteking worden uitgestoten een lagere specifieke toxiciteit hebben dan deeltjes die door dieselmotoren worden uitgestoten.
- (7) Naar verwachting zullen benzinedeeltjesfilters beschikbaar komen, een doeltreffende nabehandelingstechnologie die de deeltjesemissies van voertuigen met elektrische ontsteking beperkt en tegen een redelijke prijs in sommige Euro 6-voertuigen kan worden ingebouwd. Daarnaast lijkt het waarschijnlijk dat binnen drie jaar na het verstrijken van de bindende Euro 6-data in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 715/2007 een soortgelijke vermindering van het aantal uitgestoten deeltjes kan worden bereikt met ingrepen in de motor zelf, vaak tegen aanzienlijk lagere kosten. Elke ingreep in de motor zelf moet

⁽¹⁾ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1.

van toepassing zijn op alle bedrijfsomstandigheden van de motor zodat, wanneer er geen nabehandelingssysteem voorhanden is, de emissieniveaus in reële rijomstandigheden niet verslechteren.

- (8) Om alle nodige technologieën te kunnen ontwikkelen en in voldoende aanlooptijd te voorzien, moet in twee stappen worden gewerkt, waarbij de Euro 6-grenswaarden voor het aantal dieseldeeltjes in een tweede fase ook op voertuigen met elektrische ontsteking en directe inspuiting worden toegepast.
- (9) Er moet aandacht worden besteed aan de deeltjesemissies van voertuigen met elektrische ontsteking in reële rijomstandigheden en aan de ontwikkeling van desbetreffende testprocedures. Uiterlijk drie jaar na de inwerking-treding van Euro 6 moet de Commissie overeenkomstige meetprocedures hebben ontwikkeld en ingevoerd.
- (10) De Commissie moet het effect van deeltjesaantalreductie-maatregelen op de CO₂-emissies van voertuigen met elektrische ontsteking nauwlettend volgen.
- (11) Krachtens artikel 4, lid 7, van Verordening (EG) nr. 692/2008 mag voor voertuigen die onder die verordening vallen, pas typegoedkeuring wat Euro 6-emissionormen betreft, worden verleend wanneer boord-diagnosegrenswaarden (OBD-grenswaarden) zijn vast-gesteld. OBD is een belangrijk instrument om storingen in systemen voor verontreinigingsbeheersing op te spo-ren.
- (12) In haar Mededeling 2008/C 182/08 over de toepassing en de toekomstige ontwikkeling van de Gemeenschaps-wetgeving met betrekking tot emissies van lichte bedrijfs-voertuigen en de toegang tot reparatie- en onderhouds-informatie (Euro 5 en Euro 6) ⁽¹⁾ heeft de Commissie een reeks OBD-grenswaarden voorgesteld, die in grote lijnen overeenkomen met de grenswaarden die vanaf 2013 gel-den voor de meeste lichte voertuigen in de Verenigde Staten en Canada, waar de meerderheid van de OBD-systemen in voertuigen aan de regels van de Californian Air Resources Board (CARB) voldoet. Het op één lijn brengen van de EU-voorschriften met die van de Ver-enigde Staten beantwoordt aan de doelstellingen van in-ternationale harmonisatie en biedt een hoog niveau van milieubescherming.
- (13) De OBD-voorschriften van de Verenigde Staten zijn ech-ter een technologische uitdaging voor de voertuigfabri-kanten die niet naar de Verenigde Staten exporteren. Daarom moet een aanvangsperiode van drie jaar worden vastgesteld waarin soepelere OBD-voorschriften gelden, waardoor de sector meer aanlooptijd krijgt.
- (14) De in Verordening (EG) nr. 692/2008 vastgestelde defi-nitieve Euro 6-OBD-grenswaarden voor CO, NMHC en

PM moeten minder streng zijn dan de waarden die in Mededeling 2008/C 182/08 worden voorgesteld, ten-einde rekening te houden met de bijzondere technische moeilijkheden op die gebieden. Bovendien mag in deze verordening geen Euro 6-OBD-grenswaarde voor het deeltjesaantal worden vastgesteld.

- (15) In een latere fase moet een evaluatie worden gemaakt van de milieubehoefte, de technische haalbaarheid en de kos-ten-batenverhouding van strengere Euro 6-OBD-grens-waarden voor CO en NMHC, alsook van de vaststelling van een Euro 6-OBD-grenswaarde voor het deeltjesaantal. Indien de desbetreffende voorschriften op basis van die evaluatie worden gewijzigd, moet dit gepaard gaan met een geschikte aanlooptijd voor de sector. Gezien de com-plexiteit van OBD-systemen bedraagt die aanlooptijd doorgaans drie tot vier jaar.
- (16) Verordening (EG) nr. 715/2007 en Verordening (EG) nr. 692/2008 moeten daarom dienovereenkomstig wor-den gewijzigd.
- (17) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in over-eenstemming met het advies van het technisch comité motorvoertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 715/2007 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) In artikel 3 wordt aan het eind van punt 17 de punt ver-vangen door een puntkomma.
- 2) In artikel 3 wordt het volgende punt 18 toegevoegd:

„18. „motor met directe inspuiting”: een motor die kan wer-ken in een modus waarin de brandstof in de inlaatlucht wordt gespoten nadat de lucht door de inlaatkleppen is ge-gaan.”.
- 3) In artikel 10 wordt het volgende lid 7 toegevoegd:

„7. Tot drie jaar na de in de leden 4 en 5 genoemde toepasselijke data voor nieuwe typegoedkeuringen en de re-gistratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van nieuwe voertuigen, wordt op verzoek van de fabrikant op voertuigen met een elektrischeontstekingsmotor met directe inspuiting een emissiegrens van 6×10^{12} #/km voor het deeltjesaantal toegepast.”.
- 4) Bijlage I wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

⁽¹⁾ PB C 182 van 19.7.2008, blz. 17.

Artikel 2

Verordening (EG) nr. 692/2008 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) In artikel 4 wordt lid 7 geschrapt.
- 2) De bijlagen I, XI en XVI worden gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 29 mei 2012.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

Wijzigingen in Verordening (EG) nr. 715/2007

Bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 wordt als volgt gewijzigd:

1) De tekst in de tweede rij van de laatste kolom van tabel 1 (Euro 5-emissiegrenswaarden) komt als volgt te luiden:

„Deeltjesaantal (PN)“.

2) Tabel 2 komt als volgt te luiden:

„Tabel 2

Euro 6-emissiegrenswaarden

Categorie		Klasse	Referentiemassa (RM) (kg)	Grenswaarden													
				Massa koolmonoxide (CO)		Massa totale koolwaterstoffen (THC)		Massa andere koolwaterstoffen dan methaan (NMHC)		Massa stikstofoxiden (NO _x)		Gecombineerde massa koolwaterstoffen en stikstofoxiden (THC + NO _x)		Deeltjesmassa (PM) ⁽¹⁾		Deeltjesaantal (PN)	
				L ₁ (mg/km)	CI	L ₂ (mg/km)	CI	L ₃ (mg/km)	CI	L ₄ (mg/km)	CI	L ₂ + L ₄ (mg/km)	CI	L ₅ (mg/km)	CI	L ₆ (#/km)	CI
Categorie		Klasse		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI ⁽²⁾ ⁽³⁾	CI
M		—	Alle	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N ₁	I	RM ≤ 1 305		1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760		1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM		2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N ₂		—	Alle	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$

Legende: PI = elektrische ontsteking, CI = compressieontsteking

⁽¹⁾ Voor voertuigen waarvoor op basis van de emissiegrenswaarden van deze tabel een typegoedkeuring is verleend met het vorige protocol voor deeltjesmassameting vóór 1.9.2011, geldt een emissiegrens van 5,0 mg/km voor de deeltjesmassa.

⁽²⁾ De grenswaarden voor de deeltjesmassa en het deeltjesaantal bij motoren met elektrische ontsteking zijn alleen van toepassing op voertuigen met motoren met directe inspuiting.

⁽³⁾ Tot drie jaar na de in artikel 10, leden 4 en 5, genoemde data voor respectievelijk nieuwe typegoedkeuringen en nieuwe voertuigen wordt op verzoek van de fabrikant op Euro 6-voertuigen met elektrische ontsteking en directe inspuiting een emissiegrens van $6,0 \times 10^{12}$ #/km voor het deeltjesaantal toegepast. Vóór het einde van die periode moet een typegoedkeuringstestmethode worden toegepast die een doeltreffende beperking van het aantal uitgestoten deeltjes in reële rijomstandigheden waarborgt.”.

BIJLAGE II

Wijzigingen in Verordening (EG) nr. 692/2008

Verordening (EG) nr. 692/2008 wordt als volgt gewijzigd:

1) Aanhangsel 6 van bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) in punt 1 komt de tweede zin als volgt te luiden:

„Dit nummer wordt gevolgd door één of meer letters waaruit de categorie blijkt, zoals aangegeven in tabel 1.”;

b) tabel 1 komt als volgt te luiden:

„Tabel 1

Letter	Emissienorm	OBD-norm	Voertuigcategorie en -klasse	Motor	Datum van tenuitvoerlegging: nieuwe typen	Datum van tenuitvoerlegging: nieuwe voertuigen	Uiterste datum van registratie
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ klasse I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M ₁ voor specifieke sociale behoeften (exclusief M ₁ G)	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M ₁ G voor specifieke sociale behoeften	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ klasse II	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ klasse III, N ₂	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ klasse I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M ₁ voor specifieke sociale behoeften (exclusief M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ klasse II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ klasse III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N ₁ klasse I	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M ₁ voor specifieke sociale behoeften (exclusief M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ klasse II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016

Letter	Emissienorm	OBD-norm	Voertuigcategorie en -klasse	Motor	Datum van tenuitvoerleg- ging: nieuwe typen	Datum van tenuitvoerleg- ging: nieuwe voertuigen	Uiterste datum van registratie
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ klasse III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ klasse I	CI			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ klasse II	CI			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ klasse III, N ₂	CI			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ klasse I	CI			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ klasse II	CI			31.12.2013
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ klasse III, N ₂	CI			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6- plus IUPR	M, N ₁ klasse I	CI			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6- plus IUPR	N ₁ klasse II	CI			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6- plus IUPR	N ₁ klasse III, N ₂	CI			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ klasse I	PI, CI	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ klasse II	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ klasse III, N ₂	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ klasse I	PI, CI	1.9.2017	1.9.2018	
ZB	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ klasse II	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZC	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ klasse III, N ₂	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	

Letter	Emissienorm	OBD-norm	Voertuigcategorie en -klasse	Motor	Datum van tenuitvoerlegging: nieuwe typen	Datum van tenuitvoerlegging: nieuwe voertuigen	Uiterste datum van registratie
ZX	n.v.t.	n.v.t.	Alle voertuigen	Batterij, volledig elektrisch	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	n.v.t.	n.v.t.	Alle voertuigen	Brandstofcel, volledig elektrisch	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	n.v.t.	n.v.t.	Alle voertuigen met een certificaat overeenkomstig punt 2.1.1 van bijlage I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	

Legende:

emissienorm „Euro 5a”= exclusief herziene meetprocedure voor deeltjes, deeltjesaantalnorm en emissietest bij lage temperaturen van flexfuelvoertuigen met biobrandstof;

emissienorm „Euro 5b”= alle Euro 5-emissievoorschriften, inclusief herziene meetprocedure voor deeltjes, deeltjesaantalnorm voor CI-voertuigen en emissietest bij lage temperaturen van flexfuelvoertuigen met biobrandstof;

emissienorm „Euro 6a”= exclusief herziene meetprocedure voor deeltjes, deeltjesaantalnorm en emissietest bij lage temperaturen van flexfuelvoertuigen met biobrandstof;

emissienorm „Euro 6b”= Euro 6-emissievoorschriften, inclusief herziene meetprocedure voor deeltjes, deeltjesaantalnormen (voorlopige waarden voor PI-voertuigen) en emissietest bij lage temperaturen van flexfuelvoertuigen met biobrandstof;

emissienorm „Euro 6c”= alle Euro 6-emissievoorschriften, d.w.z. emissienorm Euro 6b en definitieve deeltjesaantalnormen voor PI-voertuigen;

OBD-norm „Euro 5”= de OBD-basisvoorschriften van Euro 5, exclusief in-use performance ratio (IUPR), NO_x-bewaking voor benzinevoertuigen en aangescherpte PM-grenswaarden voor diesel;

OBD-norm „Euro 5+”= inclusief versoepelde in-use performance ratio (IUPR), NO_x-bewaking voor benzinevoertuigen en verstrengde PM-grenswaarden voor diesel;

OBD-norm „Euro 6”= versoepelde OBD-grenswaarden;

OBD-norm „Euro 6- plus IUPR”= inclusief versoepelde OBD-grenswaarden en versoepelde in-use performance ratio (IUPR);

OBD-norm „Euro 6-1”= alle OBD-voorschriften van Euro 6 maar met voorlopige OBD-grenswaarden zoals bepaald in punt 2.3.4 van bijlage XI en gedeeltelijk versoepelde IUPR;

OBD-norm „Euro 6-2”= alle OBD-voorschriften van Euro 6 maar met definitieve OBD-grenswaarden zoals bepaald in punt 2.3.3 van bijlage XI.”.

2) Bijlage XI wordt als volgt gewijzigd:

a) de volgende punten 2.3.3 en 2.3.4 worden ingevoegd:

„2.3.3. De OBD-grenswaarden voor voertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend op basis van de Euro 6-emissiegrenswaarden in tabel 2 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 vanaf drie jaar na de in artikel 10, leden 4 en 5, van die verordening genoemde data, zijn opgenomen in de volgende tabel:

Definitieve OBD-grenswaarden voor Euro 6

Categorie	Klasse	Referentie-massa (RM) (kg)	Massa koolmonoxide		Massa andere koolwaterstoffen dan methaan		Massa stikstofoxiden		Deeltjesmassa		Deeltjesaantal	
			(CO) (mg/km)	(CO) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(NO _x) (mg/km)	(NO _x) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(PN) (#/km)	(PN) (#/km)
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
M	—	Alle	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		

Categorie	Klasse	Referentie-massa (RM) (kg)	Massa koolmonoxide		Massa andere koolwaterstoffen dan methaan		Massa stikstofoxiden		Deeltjesmassa		Deeltjesaantal	
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NO _x) (mg/km)		(PM) (mg/km)		(PN) (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Alle	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Legende: PI = elektrische ontsteking, CI = compressieontsteking

Toelichting:

De OBD-grenswaarden in deze tabel moeten vóór 1 september 2014 door de Commissie worden geëvalueerd. Indien zij technisch niet haalbaar blijken, moeten de grenswaarden of de bindende toepassingsdatum worden gewijzigd, rekening houdend met het effect van andere nieuwe voorschriften en tests die voor Euro 6-voertuigen zullen worden ingevoerd. Indien uit de evaluatie blijkt dat het milieu daar behoefte aan heeft en dat het technisch haalbaar is en de baten opwegen tegen de kosten, moeten strengere waarden worden vastgesteld en OBD-grenswaarden voor het deeltjesaantal of, in voorkomend geval, voor andere gereglementeerde verontreinigende stoffen worden ingevoerd. De sector moet daarbij voldoende aanlooptijd worden gegeven om de technische ontwikkelingen in te voeren.

- 2.3.4. Tot drie jaar na de in artikel 10, leden 4 en 5, van Verordening (EG) nr. 715/2007 genoemde data voor respectievelijk nieuwe typegoedkeuringen en nieuwe voertuigen worden op verzoek van de fabrikant de volgende OBD-grenswaarden toegepast op voertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend op basis van de Euro 6-emissiegrenswaarden in tabel 2 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007:

Voorlopige OBD-grenswaarden voor Euro 6

Categorie	Klasse	Referentie-massa (RM) (kg)	Massa koolmonoxide		Massa andere koolwaterstoffen dan methaan		Massa stikstofoxiden		Deeltjesmassa	
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NO _x) (mg/km)		(PM) (mg/km)	
			PI	CI	PI	CI ⁽²⁾	PI	CI	CI	PI
M	—	Alle	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Alle	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Legende: PI = elektrische ontsteking, CI = compressieontsteking⁽²⁾;

- b) punt 2.14 komt als volgt te luiden:

„2.14. In tegenstelling tot punt 3.3.5 van bijlage 11 bij VN/ECE-Reglement nr. 83 moeten de volgende voorzieningen op volledige uitval of verwijdering worden gecontroleerd, als dat tot overschrijding van de toepasselijke emissiegrenswaarden heeft geleid:

- met ingang van 1 september 2011, een deeltjesvanger die als afzonderlijke eenheid in compressieontstekingsmotoren is gemonteerd of in een gecombineerde emissiebeheersingsvoorziening is geïntegreerd;

- voor voertuigen die gecertificeerd zijn op basis van de OBD-grenswaarden in de tabel in punt 2.3.3 of 2.3.4, een NO_x-nabehandelingssysteem dat als afzonderlijke eenheid in compressieontstekingsmotoren is gemonteerd of in een gecombineerde emissiebeheersingsvoorziening is geïntegreerd;
- voor voertuigen die gecertificeerd zijn op basis van de OBD-grenswaarden in de tabel in punt 2.3.3 of 2.3.4, een dieseloxydatiekatalysator die als afzonderlijke eenheid in compressieontstekingsmotoren is gemonteerd of in een gecombineerde emissiebeheersingsvoorziening is geïntegreerd.

De in de eerste alinea genoemde voorzieningen moeten ook worden gecontroleerd op elke storing die ertoe kan leiden dat de toepasselijke OBD-grenswaarden worden overschreden.”;

c) in punt 3.1.5 van aanhangsel 1 wordt de volgende zin toegevoegd:

„Voor nieuwe typegoedkeuringen en nieuwe voertuigen geldt tot drie jaar na de in artikel 10, leden 4 en 5, van Verordening (EG) nr. 715/2007 genoemde data een IUPR van ten minste 0,1 voor de in punt 2.9 van deze bijlage voorgeschreven bewakingsfunctie.”.

3) In bijlage XVI komt punt 6.2 als volgt te luiden:

„6.2. De fabrikant toont aan dat het gebruik van de in punt 6.1 bedoelde sensoren en andere sensoren in het voertuig leidt tot activering van het in punt 3 bedoelde waarschuwingssysteem, weergave van een bericht met de bijbehorende waarschuwing (bv. „emissies te hoog — ureum controleren”, „emissies te hoog — AdBlue controleren” of „emissies te hoog — reagens controleren”) en aansporing van de bestuurder overeenkomstig punt 8.3, wanneer de in punt 4.2, 5.4 of 5.5 bedoelde situatie zich voordoet.

Voor de toepassing van dit punt wordt deze situatie geacht zich voor te doen:

- in het geval van voertuigen die zijn goedgekeurd op basis van de Euro 5-emissiegrenswaarden van tabel 1 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007, als de toepasselijke, met 1,5 vermenigvuldigde NO_x-emissiegrenswaarde in die tabel wordt overschreden;
- in het geval van voertuigen die zijn goedgekeurd op basis van de Euro 6-emissiegrenswaarden in tabel 2 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007, als de toepasselijke OBD-grenswaarde voor NO_x in de tabellen in de punten 2.3.2, 2.3.3 en 2.3.4 van bijlage XI wordt overschreden.

Tijdens de test die dient om aan te tonen dat deze voorschriften worden nageleefd, mogen de NO_x-emissies niet meer dan 20 % hoger liggen dan de in de tweede alinea genoemde waarden.”.
