

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 715/2007**

av den 20 juni 2007

om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 171, 29.6.2007, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008	L 199	1	28.7.2008
► <u>M2</u>	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009	L 188	1	18.7.2009
► <u>M3</u>	Kommissionens förordning (EU) nr 566/2011 av den 8 juni 2011	L 158	1	16.6.2011
► <u>M4</u>	Kommissionens förordning (EU) nr 459/2012 av den 29 maj 2012	L 142	16	1.6.2012



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG)
nr 715/2007**

av den 20 juni 2007

**om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från
lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om
tillgång till information om reparation och underhåll av fordon**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Den inre marknaden är ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. För detta ändamål finns det ett omfattande EG-typgodkännandesystem för motorfordon, som fastställs genom rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon ⁽³⁾. De tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp bör därför harmoniseras för att kraven inte skall skilja sig åt mellan olika medlemsstater och för att säkerställa en hög miljöskyddsnivå.
- (2) Denna förordning är en av flera särskilda rättsakter inom ramen för gemenskapens typgodkännandeförfarande enligt direktiv 70/156/EEG. Det direktivet bör därför ändras i enlighet med detta.
- (3) På begäran av Europaparlamentet har en ny metod för lagstiftningsarbetet införts för EU:s fordonslagstiftning. I denna förordning fastställs därför grundläggande bestämmelser om utsläpp från fordon, medan de tekniska specifikationerna fastställs i genomförandeåtgärder som antas enligt kommittéförfaranden.

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 62.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 13 december 2006 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 30 maj 2007.

⁽³⁾ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81).

▼B

- (4) I mars 2001 inledde kommissionen CAFE-programmet (Ren luft i Europa), vars huvuddrag anges i ett meddelande av den 4 maj 2005. Detta har lett till att en tematisk strategi för luftförorening har antagits genom ett meddelande av den 21 september 2005. En av slutsatserna i den tematiska strategin är att det är nödvändigt att ytterligare minska utsläppen från transportsektorn (luft-, sjö- och landtransport), hushållen och energi-, jordbruks- och industrisektorerna för att EU:s mål för luftkvaliteten skall kunna uppnås. Minskningen av fordonsutsläpp bör i detta sammanhang ses som en del i en global strategi. Euro 5- och Euro 6-normerna är en av de åtgärder som utformats för att minska utsläppen av såväl partiklar som ozonbildande ämnen såsom kväveoxider och kolväten.
- (5) För att EU:s mål för luftkvaliteten skall kunna uppnås krävs fortsatta ansträngningar för att minska fordonsutsläppen. Industrin bör av detta skäl ges tydliga besked om framtida utsläppsgränser. Utöver värden för Euro 5 anger därför denna förordning även utsläppsgränser för Euro 6-steget.
- (6) För att luftkvaliteten skall förbättras och gränsvärdena för föroreningar upprätthållas är det nödvändigt att särskilt dieselfordonens kväveoxidutsläpp minskas avsevärt. Detta kräver att ambitiösa gränsvärden uppfylls i steget för Euro 6 utan att man behöver avstå från dieselmotorernas fördelar vad gäller bränsleförbrukning och utsläpp av kolväten och kolmonoxid. En sådan åtgärd för att minska kväveoxidutsläpp på ett tidigt stadium kommer att ge fordonstillverkarna i hela Europa möjlighet att planera långsiktigt.
- (7) När utsläppskraven fastställs är det viktigt att beakta konsekvenserna för marknadernas och tillverkarnas konkurrenskraft, de direkta och indirekta kostnader som drabbar företagen, de vinster som genereras i form av stimulerad innovation, förbättrad luftkvalitet, lägre hälsorelaterade kostnader och ökad livslängd samt konsekvenserna när det gäller de totala koldioxidutsläppen.
- (8) För att förbättra den inre marknadens funktion, särskilt när det gäller fri rörlighet för varor, etableringsfrihet och frihet att tillhandahålla tjänster, krävs obegränsad tillgång till reparationsinformation om fordonen genom ett standardiserat format för att få fram teknisk information, samt en effektiv konkurrens på marknaden för tjänster som avser information om reparation och underhåll av fordon. En stor del av denna information gäller system för omborrdiagnos (OBD) och deras samverkan med andra system i fordonet. Det bör fastställas tekniska specifikationer som tillverkarnas webbplatser bör respektera liksom

▼B

riktade åtgärder som säkerställer rimlig tillgång för små och medelstora företag. Gemensamma normer som fastställs tillsammans med berörda parter, såsom Oasis-formatet⁽¹⁾, kan underlätta informationsutbytet mellan tillverkare och tjänsteleverantörer. Det är därför till en början lämpligt att kräva att Oasis-formatet används för tekniska specifikationer och att uppmana kommissionen att be CEN/ISO att vidareutveckla detta format till en standard som på sikt kan ersätta Oasis-formatet.

- (9) Senast fyra år efter ikraftträdandet av denna förordning bör kommissionen se över systemet för tillgång till all information om reparation och underhåll av fordon, och på grundval av detta fastställa huruvida det vore lämpligt att konsolidera alla bestämmelser om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon i ett reviderat ramdirektiv om typgodkännande. Om bestämmelserna om tillgång till all fordonsinformation införlivas i det direktivet bör motsvarande bestämmelser i denna förordning upphävas, på villkor att den rätt till tillgång till information om reparation och underhåll som redan finns bibehålls.
- (10) Kommissionen bör följa utvecklingen när det gäller utsläpp som hittills inte omfattas av lagstiftning och som uppkommer till följd av den mer omfattande användningen av nya bränsleblandningar, motortekniker och system för kontroll av utsläpp och vid behov lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet i syfte att reglera sådana utsläpp.
- (11) För att göra det lättare att införa nya fordon och behålla befintliga fordon som drivs med alternativa bränslen, som kan ha låga utsläpp av kväveoxider och partiklar, och samtidigt stimulera till minskade utsläpp från bensindrivna fordon införs i denna förordning olika gränsvärden för totala kolväten och ickemetan-kolväten.
- (12) Arbetet med att genomföra strängare gränsvärden för utsläpp, även minskade koldioxidutsläpp, och med att se till att dessa gränsvärden avspeglar fordonens faktiska utsläpp vid användning bör fortsätta.
- (13) För att se till att utsläppen av ultrafina partiklar (0,1 µm och lägre) begränsas bör kommissionen så snart som möjligt och senast i samband med ikraftträdandet av Euro 6-steget fastställa en metod som grundar sig på antal partiklar, som ett komplement till den nuvarande metoden som grundar sig på massa. Den antalsbaserade metoden bör bygga på resultaten från det program för partikelmätning (Particulate Measurement Programme – PMP) som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa och vara förenlig med de nuvarande ambitiösa miljömålen.

⁽¹⁾ Organisation for the Advancement of Structured Information Standards.

▼B

- (14) För att säkerställa en ökad repeterbarhet vid laboratoriemätningar av partikelmassautsläpp och av antalet utsläppta partiklar bör kommissionen anta en ny mätmetod som skall ersätta den nuvarande. Detta bör göras så snart som möjligt och senast i samband med ikraftträdandet av Euro 6-steget. Metoden bör bygga på resultaten från PMP. När den nya mätmetoden har införts bör de gränsvärden för partikelmassautsläpp som anges i denna förordning justeras, eftersom den nya tekniken innebär att en lägre massa kan registreras än vad som är fallet med den nuvarande metoden.
- (15) Kommissionen bör löpande kontrollera behovet av att revidera den nya europeiska körcykeln (New European Drive Cycle) som är den provningsmetod som fungerar som underlag för lagstiftningen om EG-typgodkännande med avseende på utsläpp. Provcyklerna kan behöva uppdateras eller ersättas för att anpassas till ändrade fordonsspecifikationer och körbeteenden. De kan behöva omarbetas så att de verkliga utsläppen motsvarar dem som är uppmätta vid typgodkännandet. Det bör också övervägas om system för ombordmätning skall användas och om regleringskonceptet ”not-to-exceed” bör införas.
- (16) OBD-system är viktiga för att kontrollera utsläppen när fordonet är i bruk. Eftersom det är viktigt att de verkliga utsläppen kontrolleras bör kommissionen löpande kontrollera kraven för sådana system och toleranströsklarna för felsignaler.
- (17) Det är nödvändigt att ha en standardiserad metod för att mäta fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp så att inga tekniska handelshinder uppstår mellan medlemsstaterna. Det är också nödvändigt att se till att kunder och användare får objektiv och precis information.
- (18) Kommissionen bör innan den utarbetar ett förslag till framtida utsläppsnormer genomföra undersökningar för att avgöra om fortsatt klassificering av fordonskategorierna i grupper fortfarande är nödvändig och om massaneutrala utsläppsgränser kan tillämpas.
- (19) Medlemsstaterna bör ha möjlighet att besluta om ekonomiska incitament för att påskynda utsläppandet på marknaden av fordon som uppfyller de krav som antagits på gemenskapsnivå. Sådana incitament bör emellertid vara förenliga med bestämmelserna i fördraget, i synnerhet reglerna om statligt stöd. Detta är för att förhindra snedvridningar på den inre marknaden. Denna förordning bör inte påverka medlemsstaternas rätt att låta utsläpp ligga till grund för beräkningen av fordonsskatter.

▼B

- (20) Eftersom lagstiftningen om fordons utsläpp och bränsleförbrukning har utvecklats under mer än 35 år och nu omfattar över 24 direktiv, bör dessa direktiv ersättas med en ny förordning och ett antal tillämpningsåtgärder. Genom att en förordning används kommer de utförliga tekniska föreskrifterna att vara direkt tillämpliga på tillverkare, godkännandemyndigheter och tekniska tjänster, och uppdateringar kan ske mycket snabbare och effektivare. Direktiven 70/220/EEG ⁽¹⁾, 72/306/EEG ⁽²⁾, 74/290/EEG ⁽³⁾, 80/1268/EEG ⁽⁴⁾, 83/351/EEG ⁽⁵⁾, 88/76/EEG ⁽⁶⁾, 88/436/EEG ⁽⁷⁾, 89/458/EEG ⁽⁸⁾, 91/441/EEG ⁽⁹⁾, 93/59/EEG ⁽¹⁰⁾, 94/12/EG ⁽¹¹⁾,

⁽¹⁾ Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 76, 6.4.1970, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/76/EG (EUT L 206, 15.8.2003, s. 29).

⁽²⁾ Rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT L 190, 20.8.1972, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/21/EG (EUT L 61, 8.3.2005, s. 25).

⁽³⁾ Rådets direktiv 74/290/EEG av den 28 maj 1974 om anpassning till tekniska framsteg av rådets direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 159, 15.6.1974, s. 61). Direktivet ändrat genom direktiv 2006/101/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 238).

⁽⁴⁾ Rådets direktiv 80/1268/EEG av den 16 december 1980 om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (EGT L 375, 31.12.1980, s. 36). Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG (EUT L 49, 19.2.2004, s. 36).

⁽⁵⁾ Rådets direktiv 83/351/EEG av den 16 juni 1983 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 197, 20.7.1983, s. 1).

⁽⁶⁾ Rådets direktiv 88/76/EEG av den 3 december 1987 om ändring i direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från motorfordon (EGT L 36, 9.2.1988, s. 1).

⁽⁷⁾ Rådets direktiv 88/436/EEG av den 16 juni 1988 om ändring i direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från motorfordon (Begränsning av partikelutsläpp från dieselmotorer) (EGT L 214, 6.8.1988, s. 1).

⁽⁸⁾ Rådets direktiv 89/458/EEG av den 18 juli 1989 om ändring i direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon såvitt avser europeiska utsläppsnormer för bilar med motorer mindre än 1,4 liter (EGT L 226, 3.8.1989, s. 1).

⁽⁹⁾ Rådets direktiv 91/441/EEG av den 26 juni 1991 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 242, 30.8.1991, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rådets direktiv 93/59/EEG av den 28 juni 1993 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 186, 28.7.1993, s. 21).

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG av den 23 mars 1994 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 100, 19.4.1994, s. 42).

▼B

96/69/EG ⁽¹⁾, 98/69/EG ⁽²⁾, 2001/1/EG ⁽³⁾, 2001/100/EG ⁽⁴⁾ och 2004/3/EG ⁽⁵⁾ bör därför upphävas. Medlemsstaterna bör desutom även upphäva genomförandebestämmelserna till de upphävda direktiven.

- (21) För att klargöra räckvidden av lagstiftningen om fordonsutsläpp bör Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer med kompressionständning som används i fordon samt mot utsläpp av gasformiga föroreningar från motorer med gnistständning drivna med naturgas eller gasol vilka används i fordon ⁽⁶⁾ ändras så att direktivet omfattar alla tunga fordon medan denna förordning avser lätta fordon.
- (22) För att säkerställa en smidig övergång från de nu gällande direktiven till denna förordning bör tillämpningen av förordningen skjutas fram en tid efter det att den har trätt i kraft. Under den perioden bör tillverkarna kunna välja om de vill få fordonen godkända enligt de gällande direktiven eller enligt denna förordning. Bestämmelserna om ekonomiska incitament bör vara tillämpliga omedelbart efter det att denna förordning har trätt i kraft. Giltigheten för typgodkännanden som meddelats enligt gällande direktiv påverkas inte av att denna förordning träder i kraft.
- (23) För att säkerställa en smidig övergång från de nu gällande direktiven till denna förordning bör vissa undantag medges i Euro 5-steget för fordon konstruerade för att uppfylla särskilda samhälleliga behov. Sådana undantag bör upphöra i samband med att Euro 6-steget träder i kraft.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 96/69/EG av den 8 oktober 1996 om ändring av direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från motorfordon (EGT L 282, 1.11.1996, s. 64).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/69/EG av den 13 oktober 1998 om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 350, 28.12.1998, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/1/EG av den 22 januari 2001 om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG om åtgärder mot luftförorening genom utsläpp från motorfordon (EGT L 35, 6.2.2001, s. 34).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/100/EG av den 7 december 2001 om ändring av rådets direktiv 70/220/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon. (EGT L 16, 18.1.2002, s. 32).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG av den 11 februari 2004 om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N₁-fordon (EUT L 49, 19.2.2004, s. 36).

⁽⁶⁾ EUT L 275, 20.10.2005, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2006/51/EG (EUT L 152, 7.6.2006, s. 11).

▼B

- (24) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (25) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att införa gränsvärden för partikelantal i bilaga I, liksom att justera de gränsvärden för partikelmassa som förekommer i den bilagan. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (26) Kommissionen bör även ges behörighet att införa särskilda förfaranden, tester och krav för typgodkännanden, liksom en reviderad mätmetod för partiklar och ett gränsvärde för partikelantal, samt att anta åtgärder rörande användningen av manipulationsanordningar, tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt testcykler som används för att mäta utsläpp. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att komplettera denna förordning genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (27) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att förverkliga den inre marknaden genom införande av gemensamma tekniska krav beträffande utsläpp från motorfordon och genom att garantera oberoende verkstäder samma tillgång till information om reparation och underhåll av fordon som auktoriserade återförsäljare eller verkstäder, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, TILLÄMPNINGSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Syfte

1. I denna förordning fastställs gemensamma tekniska krav för typgodkännande av motorfordon ("fordon") och reservdelar, t.ex. ersättande utsläppsbegränsande anordningar, med avseende på utsläpp.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

▼B

2. Därutöver fastställs i denna förordning bestämmelser om överensstämmelse för fordon i drift, hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar, system för omborrdiagnos, mätning av bränsleförbrukning och tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

*Artikel 2***Tillämpningsområde**

1. Denna förordning skall tillämpas på fordon med en referensvikt på högst 2 610 kg i kategorierna M₁, M₂, N₁ och N₂ enligt bilaga II till direktiv 70/156/EEG.

2. På tillverkarens begäran kan ett typgodkännande som har lämnats i enlighet med denna förordning utökas från att endast avse de fordon som avses i punkt 1 till att också avse fordon i kategorierna M₁, M₂, N₁ och N₂ enligt bilaga II till direktiv 70/156/EEG vilka har en referensvikt på högst 2 840 kg och vilka uppfyller villkoren i denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

*Artikel 3***Definitioner**

I denna förordning och dess genomförandeåtgärder gäller följande definitioner:

1. *hybridfordon*: fordon som för sin framdrivning är försett med minst två olika energiomvandlare och två olika energilagringssystem (på fordonet).
2. *fordon konstruerade för att uppfylla särskilda samhälleliga behov*: dieselfordon i kategori M₁ som är antingen
 - a) fordon för särskilda ändamål enligt direktiv 70/156/EEG med en referensvikt som överstiger 2 000 kg,
 - b) fordon som har en referensvikt som överstiger 2 000 kg med plats för sju eller fler passagerare, inklusive föraren, undantaget fordon i kategori M₁G enligt direktiv 70/156/EEG från och med den 1 september 2012,

eller
 - c) fordon som har en referensvikt som överstiger 1 760 kg som är specialbyggda i kommersiellt syfte med plats för rullstolar inne i fordonet.
3. *referensvikt*: fordonets vikt i körklart skick utom den enhetliga förarvikten på 75 kg och med ett fast tillägg på 100 kg.
4. *gasformiga föroreningar*: avgasutsläpp som består av kolmonoxid, kväveoxider, uttryckt som kvävedioxidekvivalenter (NO₂), och kolväten.

▼B

5. *partikelformiga föroreningar*: avgasämnen som avlägsnas från de utspädda avgaserna vid en högsta temperatur på 325 °K (52 °C) med hjälp av de filter som beskrivs i provningsförfarandet för kontroll av genomsnittliga utsläpp från avgasröret.
6. *utsläpp från avgasrör*: utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar.
7. *utsläpp genom avdunstning*: ångor av kolväten som avges från ett fordons bränslesystem utöver utsläppen från avgasröret.
8. *vevhus*: utrymmen i eller utanför motorn som är kopplade till oljeträget med inre eller yttre rörledningar genom vilka gaser och ångor kan släppas ut.
9. *system för omborddiagnos eller OBD-system*: system för övervakning av utsläpp med förmåga att identifiera den sannolika felkällan med hjälp av felkoder som lagrats i ett datorminne.
10. *manipulationsanordning*: del av konstruktion vilken mäter temperatur, fordons hastighet, motorns varvtal, växel, insugningsundertryck eller andra parametrar i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller inaktivera funktionen hos någon del i systemet för kontroll av utsläpp, och vilken försämrar effekten hos systemet för kontroll av utsläpp under förhållanden som rimligen kan förväntas vid normal användning av fordonet.
11. *utsläpps begränsande anordning*: de komponenter i ett fordon som styr eller begränsar utsläpp från avgasröret eller utsläpp genom avdunstning.
12. *ursprunglig utsläpps begränsande anordning*: utsläpps begränsande anordning eller en kombination av sådana anordningar som omfattas av det typgodkännande som beviljats för fordonet i fråga.
13. *ersättande utsläpps begränsande anordning*: en utsläpps begränsande anordning eller en kombination av sådana anordningar avsedd att ersätta en ursprunglig utsläpps begränsande anordning och som kan godkännas som separat teknisk enhet enligt definitionen i direktiv 70/156/EEG.
14. *information om reparation och underhåll av fordon*: all information som krävs för diagnos, underhåll, kontroll, periodisk övervakning, reparation, omprogrammering eller ominstallation av originaldata när det gäller fordonet, och som tillverkarna tillhandahåller sina auktoriserade återförsäljare eller verkstäder, inklusive alla senare ändringar och tillägg till denna information. Denna information omfattar all information som krävs för att installera delar eller anordningar på fordonet.

▼B

15. *oberoende aktör*: andra företag än auktoriserade återförsäljare och verkstäder som direkt eller indirekt är delaktiga i reparation och underhåll av motorfordon, särskilt reparatörer, tillverkare eller återförsäljare av utrustning för reparation, verktyg eller reservdelar, utgivare av teknisk information, bilklubbar, aktörer som ger hjälp på vägarna, aktörer som erbjuder kontroll och provningstjänster och aktörer som erbjuder utbildning för installatörer, tillverkare och reparatörer av utrustning för fordon som drivs med alternativa bränslen.
16. *biodrivmedel*: flytande eller gasformiga drivmedel som framställs av biomassa.
17. *alternativbränslefordon*: fordon som konstruerats för att kunna drivas med minst ett slags bränsle som antingen är gasformigt vid omgivningens temperatur och under atmosfärstryck eller som huvudsakligen har framställts från icke-mineralolja.

▼M4

18. *motor med direktinsprutning*: en motor som kan drivas i ett läge där bränslet sprutas in i insugningsluften efter att luften passerat insugningsventilerna.

▼B

KAPITEL II

TILLVERKARNAS SKYLDIGHETER VID TYPGODKÄNNANDE

*Artikel 4***Tillverkarnas skyldigheter**

1. Tillverkarna skall visa att alla nya fordon som säljs, registreras eller tas i bruk inom gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder. Tillverkarna skall också visa att alla nya ersättande utsläpps begränsande anordningar för vilka typgodkännande krävs som säljs eller tas i bruk inom gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

I dessa skyldigheter ingår att de gränsvärden för utsläpp som anges i bilaga I och i de genomförandeåtgärder som avses i artikel 5 skall respekteras.

2. Tillverkarna skall se till att typgodkännandeförfarandena för kontroll av produktionsöverensstämmelse, hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar och överensstämmelsen hos fordon som är i drift följs.

De tekniska åtgärder som tillverkarna vidtar skall dessutom i enlighet med denna förordning säkerställa att utsläpp från avgasrör och utsläpp genom avdunstning begränsas effektivt under fordonets hela normala livslängd och vid normal användning. Överensstämmelsen hos fordon som är i drift skall därför kontrolleras under en period på 5 år eller upp till 100 000 km, varvid det som först uppnås gäller. Den hållbarhetsprovning av utsläpps begränsande anordningar som utförs för typgodkännandet skall omfatta 160 000 km. För att uppfylla detta hållbarhetskrav bör tillverkare ha möjlighet att använda sig av åldringsprov i bänk, som omfattas av genomförandeåtgärderna i punkt 4.

▼B

Överensstämelsen hos fordon i drift skall särskilt kontrolleras med avseende på utsläpp från avgasrör som prövas mot de utsläppsgränser som anges i bilaga I. Kommissionen skall se över provningsförfarandena för att förbättra kontrollen av utsläpp genom avdunstning och utsläpp vid låg omgivningstemperatur.

3. Tillverkarna skall ange uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i ett dokument som ges till köparen av fordonet vid tidpunkten för köpet.

4. De särskilda förfaranden och krav som skall gälla för genomförandet av punkterna 2 och 3 skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 15.2.

*Artikel 5***Krav och provningar**

1. Tillverkarna skall utrusta fordonet på ett sådant sätt att komponenter som kan påverka utsläppen är utformade, konstruerade och monterade så att fordonet vid normal användning överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

2. Det skall vara förbjudet att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp. Förbudet skall inte gälla om

a) anordningen är nödvändig för att skydda motorn mot skador eller olyckor samt för att garantera säker körning,

b) anordningen endast fungerar i den utsträckning det är nödvändigt för att starta motorn,

eller

c) villkoren för den i huvudsak omfattas av provningsförfarandena för kontroll av utsläpp genom avdunstning och genomsnittliga utsläpp från avgasrör.

3. De specifika förfarandena, provningarna och kraven för typgodkännande som anges i denna punkt, liksom sådana krav för genomförandet av punkt 2 som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 15.3. Detta skall inkludera fastställandet av de krav som gäller

a) utsläpp från avgasrör, inbegripet testcykler, utsläpp vid låg omgivningstemperatur, utsläpp vid tomgång, röktäthet och efterbehandlings-systemens korrekta funktion och regenerering,

b) utsläpp genom avdunstning och utsläpp från vevhuset,

c) OBD-system och utsläpps begränsande anordningars funktion efter ibruktagande,

d) hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar, reservdelar till ersättande utsläpps begränsande anordningar, överensstämelsen för fordon i drift, produktionsöverensstämmelse och trafiksäkerhet,

▼ B

- e) mätning av växthusgasutsläpp och bränsleförbrukning,
- f) hybridfordon och alternativbränslefordon,
- g) utvidgning av typgodkännanden och krav till att även omfatta tillverkare av fordon i små serier,
- h) provningsutrustning,

▼ M2

▼ B

- i) referensbränslen, såsom bensen, dieselbränslen, gasformiga bränslen och biodrivmedel, såsom bioetanol, biodiesel och biogas,

▼ M2

- j) mätning av motorvarvtal.

▼ B

Ovannämnda krav skall i tillämpliga delar gälla fordon oavsett vad slags bränsle de drivs med.

KAPITEL III

TILLGÅNG TILL INFORMATION OM REPARATION OCH UNDERHÅLL AV FORDON

*Artikel 6***Tillverkarnas skyldigheter**

1. Tillverkarna skall utan dröjsmål ge oberoende aktörer obegränsad och standardiserad tillgång till information om reparation och underhåll av fordon via lättillgängliga webbplatser och i standardiserat format och på ett sådant sätt att de inte diskrimineras jämfört med auktoriserade återförsäljare och verkstäder i fråga om den tillgång och information de sistnämnda ges. För att detta mål lättare skall kunna nås skall informationen lämnas på ett konsekvent sätt, inledningsvis i överensstämmelse med Oasis-formatets tekniska krav⁽¹⁾. Tillverkarna skall även ge oberoende aktörer, auktoriserade återförsäljare och verkstäder tillgång till utbildningsmaterial.

▼ M3

- 2. Den information som avses i punkt 1 ska omfatta
 - a) en entydig identifiering av fordonet,
 - b) servicehandböcker, inklusive reparations- och underhållsregister,
 - c) tekniska manualer,
 - d) komponent- och diagnosinformation (t.ex. högsta respektive lägsta teoretiska mätvärden),

⁽¹⁾ Med Oasis-formatet avses de tekniska specifikationerna i Oasis-dokumentet SC2-D5, Format of Automotive Repair Information, version 1.0, 28 maj 2003 (tillgänglig på: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) och avsnitten 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 och 3.8 i Oasis-dokumentet SC1-D2, Autorepair Requirements Specification, version 6.1, 10 januari 2003 (tillgänglig på: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>) genom att använda endast öppen text och grafiska format.

▼M3

- e) kopplingscheman,
- f) diagnostiska felkoder (inklusive tillverkarspecifika koder),
- g) identifieringsnummer för mjukvarukalibrering för en fordonstyp,
- h) information om, och förmedlad med hjälp av, märkesskyddade verktyg och utrustning,
- i) information om dataregistrering samt bidirektionella övervaknings- och provningsdata, och
- j) standardarbetsenheter eller den tid som krävs för reparations- och underhållsarbete om de görs tillgängliga för tillverkarens auktoriserade återförsäljare och verkstäder antingen direkt eller via en tredje part.

▼B

3. Auktoriserade återförsäljare eller verkstäder som ingår i en viss fordonstillverkarens distributionsnät skall betraktas som oberoende aktörer i den mening som avses i denna förordning, om de tillhandahåller reparations- och underhållstjänster för fordon som omfattas av en annan tillverkarens distributionsnät i vilket de inte ingår.
4. Information om reparation och underhåll av fordonen skall alltid vara tillgänglig, utom när underhållsarbete måste utföras på informationssystemen.
5. För tillverkning och underhåll av ersättnings- eller servicekomponenter samt diagnosverktyg och provningsutrustning som är OBD-kompatibla skall tillverkarna, på ett sätt som inte diskriminerar, tillhandahålla relevant OBD-information samt information om reparation och underhåll av fordonen till alla berörda företag som tillverkar eller reparerar komponenter, diagnosverktyg eller provningsutrustning.
6. För utformning och tillverkning av fordonssystem för alternativbränslefordon skall tillverkarna, på ett sätt som inte diskriminerar, tillhandahålla relevant OBD-information samt information om reparation och underhåll av fordonen till alla berörda företag som tillverkar, installerar eller reparerar utrustning för alternativbränslefordon.
7. I samband med ansökan om EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande skall tillverkaren för godkännandemyndigheten kunna styrka att denna förordning efterlevs när det gäller tillgång till information om reparation och underhåll av fordonen och den information som avses i punkt 5. Om sådan information vid denna tidpunkt ännu inte finns tillgänglig eller ännu inte överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder, skall tillverkaren tillhandahålla den inom sex månader räknat från datumet för typgodkännandet. Om uppgifter som styrker överensstämmelsen med denna förordning inte tillhandahålls inom denna tid, skall godkännandemyndigheten vidta lämpliga åtgärder för att se till att bestämmelserna efterlevs.

▼ B

Tillverkaren skall på sina webbplatser tillhandahålla ändringar och tillägg till informationen om reparation och underhåll av fordon samtidigt som dessa ställs till förfogande för auktoriserade verkstäder.

▼ M3

8. När ett fordons reparations- och underhållsregister lagras i en central databas hos tillverkaren eller för dennes räkning, ska oberoende verkstäder som har godkänts och ackrediterats i enlighet med punkt 2.2 i bilaga XIV till kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 ⁽¹⁾ ha tillgång till detta register kostnadsfritt och på samma villkor som auktoriserade återförsäljare eller verkstäder för att registrera uppgifter om utförda reparations- och underhållsarbeten.

▼ B*Artikel 7***Avgift för tillgång till information om reparation och underhåll av fordon**

1. Tillverkaren får ta ut en rimlig avgift för tillhandahållandet av den information om reparation och underhåll av fordon som omfattas av denna förordning; en avgift är inte rimlig om den avhåller oberoende aktörer från att söka tillgång därför att den inte står i proportion till den utsträckning vederbörande använder sig av denna tillgång.

▼ M3

2. Tillverkaren ska tillhandahålla information om reparation och underhåll av fordon, inklusive transaktionstjänster såsom omprogrammering eller tekniskt bistånd, per timme, dagligen, månadsvis och årsvis, med olika avgifter för tillgång till sådan information beroende på för vilken tidsperiod tillgång ges. Förutom tidsbaserad tillgång får tillverkaren erbjuda transaktionsbaserad tillgång, för vilken avgifter tas ut per transaktion och vilken inte är baserad på den tid för vilken tillgången ges. Om tillverkaren erbjuder båda tillgångssystemen, ska oberoende verkstäder välja det system de föredrar, antingen tidsbaserad eller transaktionsbaserad tillgång.

▼ B*Artikel 8***Genomförandeåtgärder**

De åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av artiklarna 6 och 7, som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 15.3. I detta ingår att fastställa och uppdatera tekniska föreskrifter om hur OBD-information och information om reparation och underhåll av fordon skall tillhandahållas, varvid särskild uppmärksamhet skall ägnas åt små och medelstora företags speciella behov.

⁽¹⁾ EUT L 199, 28.7.2008, s. 1.

*Artikel 9***Rapport**

Senast den 2 juli 2011 skall kommissionen för Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport om hur systemet med tillgång till information om reparation och underhåll av fordon fungerar, med särskild hänsyn till inverkan på konkurrensen och hur den inre marknaden fungerar samt nyttan för miljön. I rapporten skall det övervägas om det vore lämpligt att konsolidera alla bestämmelser som reglerar tillgången till information om reparation och underhåll av fordon i ett reviderat ramdirektiv om typgodkännande.

KAPITEL IV

MEDLEMSSTATERNAS SKYLDIGHETER

*Artikel 10***Typgodkännande**

1. Med verkan från och med den 2 juli 2007, får de nationella myndigheterna inte, av skäl som hänför sig till fordonens utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra att på en tillverkares begäran meddela EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp, eller förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett nytt fordon, om fordonet uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder, i synnerhet de gränsvärden för Euro 5 som anges i tabell 1 i bilaga I, eller de gränsvärden för Euro 6 som anges i tabell 2 i bilaga I.

2. Med verkan från och med den 1 september 2009, och från och med den 1 september 2010 när det gäller fordon i kategori N₁ klass II och III och kategori N₂, skall de nationella myndigheterna, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra att meddela EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder, i synnerhet kraven i bilagorna, med undantag för de gränsvärden för Euro 6 som anges i tabell 2 i bilaga I. Vid testet av utsläpp från avgasrör skall samma gränsvärden tillämpas på fordon vilka konstruerats för att uppfylla särskilda samhällliga behov som på fordon i kategori N₁ klass III.

3. Med verkan från och med den 1 januari 2011, och från och med den 1 januari 2012 när det gäller fordon i kategori N₁ klass II och III, samt kategori N₂ och fordon vilka konstruerats för att uppfylla särskilda samhällliga behov, skall de nationella myndigheterna, i fråga om nya fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder, i synnerhet kraven i bilagorna, med undantag för de gränsvärden för Euro 6 som anges i tabell 2 i bilaga I, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga med avseende på tillämpningen av artikel 7.1 i direktiv 70/156/EEG, och skall, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av dessa fordon. Vid testet av utsläpp från avgasrör skall samma gränsvärden tillämpas på fordon vilka konstruerats för att uppfylla särskilda samhällliga behov som på fordon i kategori N₁ klass III.

▼B

4. Med verkan från och med den 1 september 2014, och från och med den 1 september 2015 när det gäller fordon i kategori N₁ klass II och III och kategori N₂, skall de nationella myndigheterna, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra att meddela EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för nya fordonstyper som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder, och i synnerhet de gränsvärden för Euro 6 som anges i tabell 2 i bilaga I.

5. Med verkan från och med den 1 september 2015, och från och med den 1 september 2016 när det gäller fordon i kategori N₁ klass II och III och kategori N₂, skall de nationella myndigheterna, i fråga om nya fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning och dess genomförandeåtgärder, och i synnerhet de gränsvärden för Euro 6 som anges i tabell 2 i bilaga I, betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga med avseende på tillämpningen av artikel 7.1 i direktiv 70/156/EEG, och skall, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, förbjuda registrering, försäljning och ibrukttagande av dessa fordon.

▼M1

6. Utsläppsgränsvärdet på 5,0 mg/km för partikelmassutsläpp som avses i tabellerna 1 och 2 i bilaga I ska börja tillämpas från de datum som anges i punkterna 1, 2 och 3.

Utsläppsgränsvärdet på 4,5 mg/km för partikelmassutsläpp och gränsvärdet för antal partiklar som avses i tabellerna 1 och 2 i bilaga I ska börja tillämpas från och med den 1 september 2011 på typgodkännande av nya fordonstyper och från och med den 1 januari 2013 på alla nya fordon som säljs, registreras eller tas i bruk i gemenskapen.

▼M4

7. Fram till 3 år efter de tillämpliga datum som anges i punkterna 4 och 5 för nya typgodkännanden och registrering, försäljning eller ibrukttagande av nya fordon, ska om tillverkaren så väljer ett gränsvärde för antal utsläppta partiklar på 6×10^{12} #/km tillämpas för fordon med gnisttändningsmotorer med direktinsprutning.

▼B*Artikel 11***Typgodkännande av ersättningsdelar**

1. När det gäller nya ersättande utsläpps begränsande anordningar som är avsedda att monteras på fordon som godkänts med stöd av denna förordning skall de nationella myndigheterna förbjuda försäljning eller installation av dessa i ett fordon, om de inte är av en typ för vilken ett typgodkännande har meddelats i enlighet med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

2. De nationella myndigheterna får fortsätta att meddela utvidgningar av EG-typgodkännanden för ersättande utsläpps begränsande anordningar som är avsedda att följa standarder som föregått denna förordning, enligt samma villkor som ursprungligen tillämpats. De nationella myndigheterna skall förbjuda försäljning eller installation i ett fordon av sådana ersättande utsläpps begränsande anordningar, om de inte vederbörligen typgodkänts.

3. Ersättande utsläpps begränsande anordningar som är avsedda för fordon som typgodkänts innan kraven på typgodkännande av ersättningsdelar antagits omfattas inte av kraven i punkterna 1 och 2.

▼B*Artikel 12***Ekonomiska incitament**

1. Medlemsstaterna får besluta om ekonomiska incitament som skall tillämpas på fordon i serieproduktion vilka överensstämmer med denna förordning och dess genomförandeåtgärder.

Dessa incitament skall gälla alla nya fordon som saluförs på marknaden i en medlemsstat och som uppfyller åtminstone utsläppsgränsvärdena i tabell 1 i bilaga I före de datum som anges i artikel 10.3; de skall upphöra på dessa datum.

Ekonomiska incitament som uteslutande skall tillämpas på fordon som uppfyller utsläppsgränsvärdena i tabell 2 i bilaga I får beviljas för sådana nya fordon som saluförs på marknaden i en medlemsstat från och med de datum som anges i artikel 10.3 och före de datum som anges i artikel 10.5; de skall upphöra de datum som anges i artikel 10.5.

2. Medlemsstaterna får bevilja ekonomiska incitament för eftermontering på fordon som är i bruk samt för skrotning av fordon som inte uppfyller kraven.

3. De ekonomiska incitamenten enligt punkterna 1 och 2 får för ingen fordonstyp överskrida de merkostnader som uppstår för de tekniska anordningar som krävs för att säkerställa överensstämmelse med de utsläppsgränser som anges i bilaga I, inklusive kostnaderna för installationen i fordonet.

4. Kommissionen skall i god tid informeras om planer på att införa eller ändra sådana ekonomiska incitament som avses i punkterna 1 och 2.

*Artikel 13***Sanktioner**

1. Medlemsstaterna skall fastställa bestämmelser om sanktioner för tillverkarna vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 2 januari 2009 och snarast möjligt anmäla varje senare ändring av dem.

2. Följande överträdelser skall medföra sanktioner:

- a) Lämnande av oriktiga uppgifter i samband med godkännandeförfarandet eller förfaranden inför återtagande från marknaden.
- b) Förfälskning av testresultat, antingen för typgodkännande eller om överensstämmelse för fordon i drift.
- c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer vilka kunde leda till återtagande från marknaden eller återkallande av typgodkännande.
- d) Användning av manipulationsanordningar.
- e) Vägran att bereda tillgång till information.

▼B

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

*Artikel 14***Revidering**

1. Kommissionen skall överväga om metanutsläpp bör ingå i beräkningen av koldioxidutsläpp. Kommissionen skall vid behov lägga fram ett förslag till Europaparlamentet och rådet om åtgärder för redovisning eller begränsning av metanutsläpp.

2. När det partikelmättningsprogram som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa under ledning av världsförbundet för harmonisering av föreskrifter för fordon har avslutats, och senast vid ikraftträdandet av Euro 6, skall kommissionen anta följande åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, inklusive att komplettera den, utan att sänka ambitionsnivån för miljön:

- a) Ändring av denna förordning i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 15.3 i syfte att justera de gränsvärden för partikelmassa som anges i bilaga I till denna förordning och införa gränsvärden för partikelantal i den bilagan så att de i stort korrelerar med massagränsvärdena för bensin och dieselbränsle.
- b) Antagande av en reviderad mätmetod för partiklar och ett gränsvärde för partikelantal i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 15.3.

3. Kommissionen skall se över de förfaranden, tester och krav som avses i artikel 5.3 liksom de testcykler som används för att mäta utsläpp. Om man vid översynen finner att dessa inte längre är adekvata eller inte längre avspeglar de verkliga utsläppen skall de anpassas så att de avspeglar utsläppen vid verklig körning på väg. De nödvändiga åtgärderna, vilka avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning genom att komplettera den, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 15.3.

4. Kommissionen skall se över de föroreningar som omfattas av de krav och provningar som avses i artikel 5.3. Om kommissionen anser att utsläpp av ytterligare föroreningar bör regleras skall den lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet om ändring av denna förordning i enlighet härmed.

5. Kommissionen skall se över de gränsvärden för utsläpp som anges i bilaga I tabell 4 för utsläpp från avgasrör med avseende på kolmonoxid och kolväten efter kallstartsprov och skall om det är påkallat lägga fram förslag för Europaparlamentet och rådet om strängare utsläppsgränser.

▼M2

▼B

*Artikel 15***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

*Artikel 16***Ändringar av direktiv 70/156/EEG och 2005/55/EG**

1. Direktiv 70/156/EEG skall ändras på det sätt som anges i bilaga II till denna förordning.
2. Direktiv 2005/55/EG skall ändras på följande sätt:
 - a) Titeln skall ersättas med följande:

”Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/55/EG av den 28 september 2005 om typgodkännande av tunga fordon och motorer avseende utsläpp (Euro IV och V)”.

- b) Artikel 1 skall ersättas med följande:

”Artikel 1

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- a) *fordon*: motorfordon enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 70/156/EEG med en referensvikt som är högre än 2 610 kg.
 - b) *motor*: framdrivningskällan i ett fordon för vilken typgodkännande får meddelas som separat teknisk enhet enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 70/156/EEG.
 - c) *miljövänligare fordon (EEV-fordon)*: fordon som drivs av en motor som uppfyller de tillåtna gränsvärden för utsläpp som anges i rad C i tabellerna i punkt 6.2.1 i bilaga I.”
 - c) Punkt 1 i bilaga I skall ersättas med följande:

”1. Detta direktiv omfattar kontroll av gas- och partikelformiga föroreningar, livslängden på utrustning för kontroll av utsläpp, överensstämmelse för fordon och motorer i drift och system för omborddiagnos (OBD-system) för alla motorfordon, och för alla motorer enligt artikel 1, med undantag för de fordon i kategori M₁, N₁, N₂ och M₂ för vilka typgodkännande meddelas enligt förordning (EG) nr 715/2007 (*).

(*) EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.”

▼B*Artikel 17***Upphävande**

1. Följande direktiv skall upphöra att gälla med verkan från och med den 2 januari 2013:

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

2. Bilagorna II och V till kommissionens direktiv 89/491/EEG av den 17 juli 1989 om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/157/EEG, 70/220/EEG, 72/245/EEG, 72/306/EEG, 80/1268/EEG och 80/1269/EEG om motorfordon⁽¹⁾ skall utgå med verkan från och med den 2 januari 2013.

3. Hänvisningar till de upphävda direktiven skall anses som hänvisningar till denna förordning.

⁽¹⁾ EGT L 238, 15.8.1989, s. 43.

▼B

4. Medlemsstaterna skall upphäva den genomförandelagstiftning som de antagit enligt de direktiv som nämns i punkt 1 med verkan från och med den 2 januari 2013.

Artikel 18

Ikraftträdande

1. Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Den skall tillämpas från och med den 3 januari 2009, utom artikel 10.1 och artikel 12 som skall tillämpas från och med den 2 juli 2007.

3. De ändringar och genomförandeåtgärder som avses i artikel 5.3 och artikel 14.6 skall antas senast den 2 juli 2008.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

GRÄNSVÄRDEN FÖR UTSLÄPP

Tabell 1

Utsläppsgränsvärden enligt Euro 5

Kategori		Klass	Referensvikt (RM) (kg)	Gränsvärden													
				Massa av kolmonoxid (CO)		Massa av totala kolväten (THC)		Massa av andra kolväten än metan (NMHC)		Massa av kväveoxider (NO _x)		Sammanlagd massa av kolväten och kväveoxider (THC + NO _x)		Massa av partiklar (PM)		►M4 Antal partiklar (PN) ◀	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (antal/km)	
				gnist	komp.	gnist	komp.	gnist	komp.	gnist	komp.	gnist	komp.	gnist ⁽³⁾	komp.	gnist	komp.
M	—	Alla		1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305		1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760		1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM		2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Alla		2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	6,0 × 10 ¹¹

Förklaring: gnist = gnisttändning, komp. = kompressiontändning

►M3 ◀

⁽³⁾ Krav på partikelmassa för gnisttändningsmotorer är bara tillämpliga på fordon med motorer med direktinsprutning.

Tabell 2

Utsläppsgränsvärden enligt Euro 6

Kategori		Klass	Referensvikt (RM) (kg)	Gränsvärden													
				Massa av kolmonoxid (CO)		Massa av totala kolväten (THC)		Massa av andra kolväten än metan (NMHC)		Massa av kväveoxider (NO _x)		Sammanlagd massa av kolväten och kväveoxider (THC + NO _x)		Massa av partiklar (PM) ⁽¹⁾		Antal partiklar (PN)	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
			Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist. ⁽²⁾	Komp.	Gnist. ⁽²⁾ ⁽³⁾	Komp.	
M	—	Alla	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	
N ₂	—	Alla	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹	

Förklaringar: Gnist.= gnisttändning, Komp. = kompressionständning

⁽¹⁾ En utsläppsgräns på 5,0 mg/km partikelmassa gäller för fordonstyper som godkänts för denna tabells utsläppsgränser med det föregående partikelmassmätningprotokollet, före 1.9.2011.

⁽²⁾ Gränsvärden för partikelmassa och partikelantal för gnisttändningsmotorer är bara tillämpliga på fordon med motorer med direktinsprutning.

⁽³⁾ Fram till tre år efter de datum som anges i artikel 10.4 och 10.5 för nya typgodkännanden respektive nya fordon, ska om tillverkaren väljer det ett utsläppsgränsvärde för partikelantal på 6,0 × 10¹² #/km gälla för Euro 6-gnisttändningsfordon med direktinsprutning. Senast när dessa tre år har gått ska en provningsmetod för typgodkännande som säkerställer en effektiv begränsning av antalet utsläppta partiklar under verkliga körförhållanden vara införd.

▼B

Tabell 3

Gränsvärde för provet av utsläpp genom avdunstning

Utsläpp genom avdunstning, massa (g/prov)
2,0

Tabell 4

Gränsvärden för avgasutsläpp med avseende på kolmonoxid och kolväten efter kallstartsprov

Provtemperatur 266 °K (-7 °C)			
Fordonskategori	Klass	Kolmonoxid (massa) (CO) L ₁ (g/km)	Kolväten (massa) (HC) L ₂ (g/km)
M	—	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N ₂		30	3,2



BILAGA II

Ändringar av direktiv 70/156/EEG

Direktiv 70/156/EEG skall ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 skall följande mening föras in efter sista strecksatsen:

”Om hänvisning sker i detta direktiv till ett särdirektiv eller en förordning skall den även omfatta deras genomförandeakter.”

2. Orden ”eller förordning” skall föras in efter ordet ”särdirektiv” i följande bestämmelser:

Artikel 2 första strecksatsen, artikel 2 nionde strecksatsen, artikel 2 tionde strecksatsen, artikel 2 fjortonde strecksatsen, artikel 3.1 och 3.4, artikel 4.1 c och 4.1 d, artiklarna 5.5, 6.3, 7.2, 13.4 och 13.5, bilaga I första stycket, bilaga III del III, bilaga IV del II första punkten, bilaga V avsnitt 1 a, 1 b och 1 c, bilaga VI sidan 2 i intyg om EG-typgodkännande av fordon, bilaga VII punkt 1 avsnitt 4, bilaga VII fotnot 1, bilaga X avsnitten 2.1 och 3.3, bilaga XI tillägg 4 bokstävernas betydelse: X, bilaga XII avsnitt B 2, bilaga XIV avsnitt 2 a, 2 c och 2 d.

3. Orden ”eller förordningar” skall föras in efter ordet ”särdirektiv” i följande bestämmelser:

Artikel 2 åttonde strecksatsen, artikel 3.1 och 3.2, artikel 4.1 a första och andra strecksatsen, artikel 4.1 b, artikel 4.3, artikel 5.4 tredje stycket, artiklarna 5.6 och 8.2, artikel 8.2 c, artiklarna 9.2, 10.2, 11.1 och 13.2, artikel 14.1 i, förteckning över bilagor: titeln på bilaga XIII, bilaga I första stycket, bilaga IV del I första och andra raden, bilaga IV del II fotnot 1 till tabellen, bilaga V avsnitt 1 b, bilaga V avsnitt 3, bilaga V avsnitt 3 a och 3 b, bilaga VI punkt 1 och 2, bilaga VI sidan 2 i intyg om EG-typgodkännande av fordon, bilaga X avsnitt 2.2, bilaga X avsnitt 2.3.5, bilaga X avsnitt 3.5, bilaga XII titeln, bilaga XIV avsnitt 1.1, bilaga XIV avsnitt 2 c.

4. Orden ”eller förordning(en)(s)” skall föras in efter ordet ”direktiv(et)(s)” i följande bestämmelser:

Artikel 5.3 tredje stycket, bilaga IV del I fotnot X till tabellen, bilaga VI sidan 2 i intyg om EG-typgodkännande av fordon, tabellernas rubrik, punkt 1 i bilaga VII avsnitten 2, 3 och 4, bilaga VIII avsnitt 1, 2, 2.1, 2.2 och 3, bilaga IX sidan 2 för färdigbyggda eller avslutade fordon i kategori M₁ punkt 45, 46.1 och 46.2, bilaga IX sidan 2 för färdigbyggda eller avslutade fordon i kategori M₂ och M₃ punkt 45 och 46.1, bilaga IX sidan 2 för färdigbyggda eller avslutade fordon i kategori N₁, N₂ och N₃ punkt 45 och 46.1, bilaga IX sidan 2 för ej färdigbyggda fordon i kategori M₁ punkt 45 och 46.1, bilaga IX sidan 2 för ej färdigbyggda fordon i kategori M₂ och M₃ punkt 45 och 46.1, bilaga IX sidan 2 för ej färdigbyggda fordon i kategori N₁, N₂ och N₃ punkt 45 och 46.1, bilaga X fotnot 2, bilaga X avsnitt 1.2.2, bilaga XI tillägg 4 bokstävernas betydelse: N/A, bilaga 15, tabellens rubrik.

▼B

Orden ”eller förordningar” skall föras in efter ordet ”direktiv” i följande bestämmelser:

Bilaga IX sidan 2 för färdigbyggda eller avslutade fordon i kategori M₁, bilaga IX sidan 2 för färdigbyggda eller avslutade fordon i kategori M₂ och M₃, bilaga IX sidan 2 för färdigbyggda eller avslutade fordon i kategori N₁, N₂ och N₃, bilaga IX sidan 2 för ej färdigbyggda fordon i kategori M₁, bilaga IX sidan 2 för ej färdigbyggda fordon i kategori M₂ och M₃, bilaga IX sidan 2 för ej färdigbyggda fordon i kategori N₁, N₂ och N₃, bilaga XV.

5. I artikel 8.2 c skall orden ”eller förordning(ar)” föras in efter ”särdirktiv(en)(et)”.
6. I del I i bilaga IV skall tabellens rubrik och punkt 2 ersättas med följande:

”Område	Direktiv/Förordning	EUT	Tillämplighet										
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
2. Utsläpp/ Tillgång till information	.../.../EG (EG) nr .../...	L ..., ..., s. ...	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾		X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾						

⁽¹⁾ För motorfordon med en referensvikt på högst 2 610 kg. På tillverkarens begäran kan tillämpning ske på motorfordon med en referensvikt på högst 2 840 kg.”

7. I del I i bilaga IV skall leden 11 och 39 utgå.
8. I punkt 4 i bilaga VII skall orden ”eller en förordning” föras in efter orden ”i fall av ett direktiv”.
9. I punkt 5 i bilaga VII skall orden ”eller den senaste förordningen” föras in efter orden ”det senaste direktivet”.
10. I tillägg 1 i bilaga XI skall tabellens rubrik och punkt 2 ersättas med följande:

”Punkt	Område	Direktiv/Förordning	M ₁ ≤ 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₁ > 2 500 ⁽¹⁾ kg	M ₂	M ₃
2	Utsläpp/Tillgång till information	.../.../EG (EG) nr .../...	Q	G + Q	G + Q”	

11. I tillägg 1 i bilaga XI skall leden 11 och 39 utgå.
12. I tillägg 2 i bilaga XI skall tabellens rubrik och punkt 2 ersättas med följande:

”Punkt	Område	Direktiv/Förordning	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Utsläpp/Tillgång till information	.../.../EG (EG) nr .../...	A	A		A	A”					

13. I tillägg 2 i bilaga XI skall leden 11 och 39 utgå.

▼B

14. I tillägg 3 i bilaga XI skall tabellens rubrik och punkt 2 ersättas med följande:

"Punkt	Område	Direktiv/Förordning	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Utsläpp/Tillgång till information	.../.../EG (EG) nr .../...	Q		Q	Q"					

15. I tillägg 3 i bilaga XI skall led 11 utgå.

16. I tillägg 4 i bilaga XI skall tabellens rubrik och punkt 2 ersättas med följande:

"Punkt	Område	Direktiv/Förordning	Mobilkranar i kategori N
2	Utsläpp/Tillgång till information	.../.../EG (EG) nr .../...	N/A"

17. I tillägg 4 i bilaga XI skall led 11 utgå.