



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.12.2007
KOM(2007) 851 endelig

2007/0295 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge
erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og
vedligeholdelsesinformationer om køretøjer**

(forelagt af Kommissionen)

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

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

Begrundelse og formål

Formålet med forslaget er at fastsætte harmoniserede bestemmelser for fremstillingen af motorkøretøjer for at sikre et velfungerende indre marked, samtidig med at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau med hensyn til luftforurenende stoffer.

For at EU's indre marked kan fungere hensigtsmæssigt, er der behov for fælles normer for begrænsning af luftforurenende stoffer fra motorkøretøjer. Gennem en indsats på fællesskabsplan kan det undgås, at medlemsstaterne har varierende produktnormer, som medfører opsplitning af det indre marked og udgør unødvendige hindringer for handelen inden for Fællesskabet.

Medlemsstaterne og deres indbyggere er optaget af luftforureningens indvirkning på menneskers sundhed og miljøet. Selv om luftkvaliteten i løbet af de sidste ti år er blevet bedre, er der stadig betydelige problemer med luftkvaliteten overalt i EU, især i byområderne og de tæt befolkede regioner.

Generel baggrund

Euro IV-emissionsgrænserne for lastvogne og busser har fundet anvendelse for nye typegodkendelser siden 9. november 2006, mens Euro V-emissionsgrænserne finder anvendelse for nye godkendelser af sådanne køretøjer fra 1. oktober 2008¹.

Hvis politikken for nedbringelse af emissionsniveauet for tunge erhvervskøretøjer forbliver uændret, er der stor risiko for, at det indre marked vil fungere dårligere som følge af unilaterale tiltag fra medlemsstaternes side. Dårlig luftkvalitet vil også fortsat være et problem i EU, idet luftforureningen vil fortsætte med at have en skadelig indvirkning på menneskers sundhed.

Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

De eksisterende emissionskrav til tunge erhvervskøretøjer og motorer er fastsat i direktiv 2005/55/EF¹ og gennemført ved direktiv 2005/78/EF².

Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF af 28. september 2005 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof (EUT L 275 af 20.10.2005, s. 1).

² Kommissionens direktiv 2005/78/EF af 14. november 2005 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende gasser og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende gasser fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof og om ændring af bilag I, II, III, IV og VI hertil (EUT L 313 af 29.11.2005, s. 1).

Forslaget er udviklet inden for rammerne af programmet "Ren luft i Europa" (CAFE), som udgjorde det tekniske grundlag for udarbejdelsen af temastrategien om luftforurening³. CAFE omhandlede emissionsniveauer, luftkvaliteten nu og i fremtiden samt fordelene ved yderligere initiativer til forbedring af luftkvaliteten. På dette grundlag har Kommissionen fundet frem til en række initiativer, som er nødvendige for at opnå det nødvendige luftkvalitetsniveau. Euro VI-normen er et af flere sådanne initiativer, som er vigtige for at nedbringe emissioner af ozonprækursorer (som f.eks. NO_x (nitrogenoxid) og HC (carbonhydrid)) og partikler.

Desuden er forslaget helt i overensstemmelse med målene i EU's strategi for bæredygtig udvikling og bidrager i væsentlig grad til opfyldelsen af målsætningerne i Lissabon-strategien.

2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Ekspertbistand

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Forslaget nødvendiggjorde en analyse af de køretøjsteknologier, der skal anvendes for at opnå en emissionsreduktion, og af de omkostninger, som opfyldelsen af de forskellige scenarier for Euro VI-emissionsgrænseværdierne indebærer.

Metodevalg

I begyndelsen af 2004 udsendte Kommissionen et spørgeskema til de berørte parter om de nye Euro VI-emissionsgrænseværdier for tunge erhvervskøretøjer. Spørgeskemaet indeholdt en række scenarier vedrørende nye grænseværdier, og respondenterne blev spurgt om, hvilken teknologi de forskellige værdier krævede, og hvilke omkostninger der er forbundet hermed. Et ekspertpanel bestående af uafhængige rådgivere fik til opgave at gennemgå besvarelserne af spørgeskemaerne. Formålet hermed var at vurdere og validere svarene fra de berørte parter og nå en fælles holdning med hensyn til den fornødne teknologi og omkostningerne ved hvert scenarie. Disse oplysninger blev anvendt til at simulere virkningerne af en række forskellige emissionsgrænseværdier.

Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Der blev indsamlet data fra en række af de berørte parter inden for bilbranchen, og disse blev sammenlignet af en gruppe af rådgivere under ledelse af TNO i Nederlandene.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Det rådgivende panel sammenfattede de oplysninger om omkostninger, som de berørte parter havde afgivet. Kommissionen anvendte panelets rapport som input til analysen af de forskellige scenarier for emissionsgrænseværdier. De foretrukne grænseværdier er blevet udvalgt på baggrund af deres tekniske gennemførlighed og omkostningseffektivitet.

Midler til at gøre eksperternes råd offentligt tilgængelige

³ KOM(2005) 446 endelig af 21.9.2005.

Ekspertpanelets rapport kan downloades fra GD for Erhvervs politik websted⁴.

Konsekvensanalyse

En konsekvensanalyse er for tiden under udarbejdelse, hvori fem politiktilgange behandles:

- (1) *Tilgangen "ingen politikændring"*: Emissionsgrænseværdierne i Euro V-normen (direktiv 2005/55/EF som ændret) vedbliver at være gældende for tunge erhvervskøretøjer.

Hvis politikken for nedbringelse af emissionsniveauet for motorkøretøjer forbliver uændret, er der stor risiko for, at det indre marked vil fungere dårligere. Fraværet af strengere emissionsnormer på europæisk niveau gør det sandsynligt, at medlemsstaterne selv begynder at lovgive, eller at de indfører andre forholdsregler som f.eks. kørselsforbud for visse typer af køretøjer i byerne eller i lavemissionszoner.

Dårlig luftkvalitet vil fortsat være et problem i EU, idet luftforureningen vil fortsætte med at have en skadelig indvirkning på menneskers sundhed. Ifølge CAFE-programmet forventes det, at luftforureningen, på trods af forbedringer i de forurenende emissioner, stadig vil have betydelige sundhedsmæssige konsekvenser i hele EU i 2020.

Derfor anses denne politikmulighed ikke for brugbar.

- (2) *Lovgivningsmæssig tilgang på EU-plan*: Revision af den eksisterende Euro V-lovgivning i form af nye Euro VI-emissionsgrænseværdier på EU-plan.

I sammenligning med tilgangen uden politikændring, vil denne lovgivningsmæssige fremgangsmåde have den klare fordel, at den sikrer et velfungerende indre marked og en forbedret luftkvalitet. Dette vil forbedre folkesundheden, hvilket vil resultere i mindskede sundhedsudgifter.

De indirekte følger af den lovgivningsmæssige tilgang vil muligvis være positive for så vidt angår den europæiske industris internationale konkurrenceevne, især på markeder med strenge miljøkrav.

I forbindelse med denne tilgang har muligheden for at indføre Euro VI gennem en enkelt eller to faser været overvejet, men i overensstemmelse med langt størstedelen af svarene fra den offentlige høring er det blevet besluttet at indføre Euro VI gennem en enkelt fase.

Derfor følges den lovgivningsmæssige tilgang i forslaget.

- (3) *Regulering i medlemsstaterne*: Medlemsstaterne udvikler deres egne emissionsnormer og/eller indfører andre politiske initiativer (f.eks. midlertidige kørselsrestriktioner for køretøjer, der ikke opfylder de mere ambitiøse normer).

Denne tilgang ville påvirke det indre markeds funktion negativt og ramme markedet for erhvervskøretøjer, men også den fri bevægelighed for varer, der transporteres med sådanne køretøjer. Derfor er denne tilgang blevet forkastet.

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

- (4) *Skattemæssige incitament*er indført af medlemsstaterne: Medlemsstaterne indfører på frivillig basis skattemæssige incitament
- er til, at køretøjer overholder emissionsgrænseværdier, som er mere vidtgående end Euro V.

Der kan stilles spørgsmålstegn ved sådanne initiativers bæredygtighed på lang sigt. Derfor kan denne politik skabe en betydelig uvished blandt fabrikanter med hensyn til efterspørgslen efter renere køretøjer.

Dertil kommer, at forskellige typer af incitament

er i nabolande kan få uforudsigelige følger på tværs af grænserne, både med hensyn til mønstrene for køretøjskøb og luftforurening. Dermed kan dette udgøre en trussel for den fortsatte eksistens for det indre marked for køretøjer.

Således sikrer denne politiktilgang ikke opfyldelse af politikmålsætningerne og kan endda få negativ indvirkning på det indre markeds funktion, fordi der skabes mindre vished om efterspørgslen efter særlige køretøjstyper.

Derfor følges denne tilgang ikke.

- (5) *Tilgang uden regulering*: Selvregulering i form af forpligtelser, som aftales med bilindustrien for at mindske emissionerne fra nye køretøjer.

Det er uvist, hvorvidt selvregulering skaber tilstrækkelig garanti for, at man kan nå et specifikt emissionsniveau, og om der vil være passende sanktionsmuligheder i tilfælde af, at forpligtelserne ikke overholdes. Desuden er det ikke sikkert, at en frivillig tilgang vil resultere i yderligere fordele for industrien, regeringerne eller befolkningen.

Euro-normerne for regulering af emissioner anvendes i vidt omfang på mange nye markeder. Derfor vil ændringer af det lovgivningsmæssige system til emissionsbegrænsning, som er indført i EU, få stor betydning andre steder i verden. En overgang fra en lovgivningsmæssig til en frivillig tilgang vil således gribe forstyrrende ind i den globale harmoniseringsproces.

Af disse grunde vil tilgangen uden regulering ikke blive behandlet yderligere.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

Resumé af forslaget

Det vigtigste aspekt i denne forordning er, at der stilles krav om yderligere stramning af grænseværdierne for køretøjers emission af partikelmasse (PM) og nitrogenoxid (NO_x).

Det vil være nødvendigt med en reduktion på 66 % i partikelemissionsmassen fra køretøjer med kompressionstænding. Mens denne lavere emissionsgrænse ikke foreskriver nogen specifik teknologi, vil den i realiteten kræve indførelse af dieselpartikelfiltre (DPF).

Det vil være muligt af overholde partikelemissionsgrænsen ved hjælp af åbne eller lukkede filtre. Lukkede filtre har den fordel, at de mindsker de ultrafine partikler, som regnes for de mest sundhedsskadelige. For at forebygge en udvikling, hvor der i fremtiden udvikles åbne filtre, som overholder den nye grænseværdi for partikelmasse, men som lader et stort antal ultrafine partikler slippe igennem, er det planlagt på et senere tidspunkt at indføre en ny norm for begrænsning af antallet af partikler i emissionen. Det er ikke hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at fastsætte en norm for antallet, fordi der i FN/ECE-regi foregår

forskning inden for rammerne af programmet om partikelmåling (Particulate Measurement Programme – PMP). FN/ECE-arbejdsgruppens undersøgelser på området er endnu ikke afsluttet. Så snart resultaterne af PMP-programmet foreligger, vil der blive gennemført en norm for antallet af partikler.

For køretøjer med kompressionstænding er der planlagt en NO_x-reduktion på 80 %. For at overholde denne emissionsgrænse vil der være behov for anordninger til forbrændingsmotorer (f.eks. recirkulation af udstødningssgas - EGR) og efterbehandlingsanordninger (f.eks. selektive katalytiske reduktionssystemer - SCR) af nyeste standard. Forslaget omfatter også reduktioner af emissioner fra motorer med styret tænding.

Forslaget indeholder et krav om, at informationer fra egendiagnosesystemet (OBD) og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer gøres tilgængelige fra websteder i det standardiserede format, som de berørte parters tekniske udvalg har udviklet (det såkaldte "OASIS-format").

Indførelse af verdensomspændende harmoniserede krav er et vigtigt element for at mindske bilindustriens udgifter til prøvning og vil desuden forbedre de europæiske bilproducenters konkurrenceevne. I den forbindelse indføres ved forslaget de krav, som blev udviklet inden for rammerne af FN-ECE WP.29 - World Forum for Harmonisation of Vehicle Regulations – vedrørende:

1. Brug af verdensomspændende harmoniserede stationære (WHSC) og transiente (WHTC) kørecykluser til vurdering af forurenende emissioner.
2. Metode til emissionsprøvning og -måling.
3. Verdensomspændende harmoniserede egendiagnosesystemer (WWH-OBD)

Forslaget medfører også indførelse af krav til typegodkendelse af komponenter til efterbehandling af udstødningen, f.eks. katalysatorer og dieselpartikelfiltre (DPF).

Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er traktatens artikel 95.

Subsidiaritetsprincippet

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, da forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Forslagets målsætninger kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes gennem foranstaltninger fra medlemsstaternes side pga. behovet for at undgå hindringer for det indre marked og pga. luftforureningens grænseoverskridende implikationer.

Atmosfæriske modeller viser, at forurening, der udledes i én medlemsstat, bidrager til den forurening, der måles i andre medlemsstater, og derfor er der behov for en samlet indsats på EU-plan for at løse problemet med luftforurening.

Et fællesskabsinitiativ vil bedre kunne opfylde forslagens målsætninger, fordi man dermed undgår den opsplitning af det indre marked, som ellers ville finde sted. Gennem de ensartede normer for grænsen for motorkøretøjers forurenende emissioner, som er fastsat i forslaget,

sikres en bedre luftkvalitet i EU, og der gøres en indsats mod problemet med grænseoverskridende luftforurening.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går længere end nødvendigt for at opfylde målsætningerne om at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt miljøbeskyttelsesniveau.

Den costbenefitanalyse, som gennemføres i forbindelse med konsekvensanalysen af forslaget, viser, at de valgte emissionsgrænseværdier skaber fordele for samfundet som helhed.

Reguleringsmiddel/reguleringsform

Den foreslåede retsakt er en forordning. Andre reguleringsmidler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

- Anvendelsen af en forordning anses for hensigtsmæssig med hensyn til at skabe sikkerhed for overholdelse, samtidig med at den ikke kræver gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning.

I forslaget benyttes en todelt fremgangsmåde, som er anvendt i andre lovgivninger, f.eks. det tidligere direktiv om emissioner fra tunge køretøjer⁵. I denne tilgang sker udarbejdelse af forslag og vedtagelse af lovgivningen gennem to forskellige, men parallelle procedurer:

- først fastlægges de grundlæggende bestemmelser af Europa-Parlamentet og Rådet i en forordning efter den fælles beslutningsprocedure baseret på traktatens artikel 95 (forslag efter den fælles beslutningsprocedure)
- derefter fastlægges de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser i bilagene i en forordning, der vedtages af Kommissionen med bistand fra et forskriftsudvalg (forslag efter udvalgsproceduren).

4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen konsekvenser for Fællesskabets budget.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

Simulering, pilotfase og overgangsperiode

Forslaget indeholder generelle overgangsperioder for at give fabrikanterne tid til omstilling.

⁵ Direktiv 2005/55/EF (EFT L 275 af 20.10.2005, s. 1) gennemført ved direktiv 2005/78/EF (EFT L 313 af 29.11.2005, s. 1).

Forenkling

Forslaget indebærer forenkling af lovgivningen.

I Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "Ajourføring og forenkling af fællesskabsretten"⁶ udpeges typegodkendelsessystemet for motorkøretøjer som et prioriteret område for forenkling af Fællesskabets lovgivning. Direktiv 2005/55/EF, 2005/78/EF og 2006/51/EF ophæves. Desuden ophæves direktiv 80/1269/EØF⁷ med ændringer om motordrevne køretøjers motoreffekt, og de tekniske krav i nævnte direktiv vil blive inkluderet i dette forslag.

Forslaget indeholder bestemmelser om forenkling af de administrative procedurer for offentlige myndigheder (på EU-plan og nationalt plan). Forslaget indgår i Kommissionens rullende program for ajourføring og forenkling af EU-retten og i dens arbejds- og lovgivningsprogram under referencen 2007/ENTR/009.

Ophævelse af gældende retsfor skrifter

Vedtagelse af forslaget vil indebære ophævelse af eksisterende lovgivning. Dette er nærmere beskrevet i forslagets artikel 15.

Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt vedrører et EØS-anliggende og bør derfor omfatte hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

⁶ KOM(2003) 71 endelig af 11.2.2003.

⁷ Rådets direktiv 80/1269/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers motoreffekt (EFT L 375 af 31.12.1980, s. 46).

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁸,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁹,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹⁰, og

ud fra følgende betragtninger:

- 1) Det indre marked omfatter et område uden indre grænser, hvor den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital skal sikres. Derfor er der indført et omfattende EF-typegodkendelsessystem for motorkøretøjer. De tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, hvad angår emissioner, bør derfor harmoniseres for at undgå, at der i medlemsstaterne vedtages forskellige krav, og for at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau.
- 2) Denne forordning er en ny særskilt forordning, som vedrører Fællesskabets typegodkendelsesprocedure i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF om etablering af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder beregnet til sådanne køretøjer (rammedirektiv)¹¹. Derfor bør bilag IV, VI og XI til pågældende direktiv ændres i overensstemmelse hermed.
- 3) På opfordring fra Europa-Parlamentet er der indført en ny lovgivningsmæssig tilgang på køretøjsområdet i EU. Derfor bør der i denne forordning kun fastsættes grundlæggende bestemmelser om emissioner fra køretøjer, mens de tekniske specifikationer vil blive fastsat ved gennemførelsesforanstaltninger, som vedtages efter udvalgsproceduren.

⁸ EUT C ..., s. .

⁹ EUT C ..., s. .

¹⁰ EUT C ..., s. .

¹¹ EFT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

- 4) I Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram, som blev vedtaget ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002, blev det konstateret, at der er behov for at reducere forureningen til et niveau, der minimerer de skadelige indvirkninger på menneskers sundhed, med særlig fokus på udsatte befolkningsgrupper og miljøet generelt. Gennem fællesskabslovgivning er der indført hensigtsmæssige normer for luftkvalitet med henblik på beskyttelse af menneskers og især følsomme personers sundhed og for de nationale emissionsgrænser. "Ren luft i Europa" (Clean Air For Europe - CAFE) har ført til vedtagelsen af en temastrategi om luftforurening¹². En af konklusionerne i temastrategien er, at der er behov for yderligere reduktioner i emissionerne fra transportsektoren (luft-, sø- og landtransport), fra husholdninger og fra energi-, landbrugs- og erhvervssektorerne for at opfylde målsætningerne om luftkvaliteten i EU. I denne forbindelse bør opgaven med at reducere emissioner fra motorkøretøjer gribes an som led i en samlet strategi. Euro VI-normerne er et af de initiativer, der har til formål at nedbringe de faktiske emissioner af både luftforurening (f.eks. partikelforurening) og ozonprækursorer (f.eks. nitrogenoxid og carbonhydrid), som opstår ved brugen.
- 5) Opfyldelse af EU's mål for luftkvalitet kræver, at der ydes en konstant indsats for at begrænse emissionerne fra køretøjer. Derfor bør industrien have klare oplysninger om fremtidige emissionsgrænser.
- 6) Der er navnlig behov for en begrænsning af tunge erhvervskøretøjers emissioner af nitrogenoxid for at forbedre luftkvaliteten og overholde grænseværdierne for luftforurening og de nationale emissionslofter. Hvis der på et tidligt stadium fastsættes grænseværdier for nitrogenoxidemission, vil dette give bilproducenterne mulighed for at planlægge på lang sigt i hele EU.
- 7) Når der fastsættes emissionsnormer, er det vigtigt at overveje, hvordan disse vil påvirke markederne og fabrikanternes konkurrenceevne, hvilke direkte og indirekte omkostninger virksomhederne påføres, og hvilke fordele der opstår i form af innovationsstimulering, forbedret luftkvalitet, nedbringelse af sundhedsudgifterne og forøgelse af den forventede levetid.
- 8) Det er nødvendigt, at der er ubegrænset adgang til reparationsinformationer om køretøjer via et ensartet format, der kan anvendes til at finde tekniske informationer, samt effektiv konkurrence på markedet for informationstjenester vedrørende vedligeholdelse og reparation af køretøjer for at forbedre det indre markeds funktion, navnlig hvad angår den frie bevægelighed for varer, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser. En stor del af disse informationer vedrører egendiagnosesystemer (OBD) og deres interaktion med andre systemer i køretøjet. Det er hensigtsmæssigt, at der fastsættes tekniske specifikationer, som fabrikanterne skal anvende på deres websteder, sideløbende med målrettede foranstaltninger for at sikre små og mellemstore virksomheder (SMV'er) adgang på rimelige vilkår.
- 9) Kommissionen bør løbende undersøge emissioner, for hvilke der endnu ikke er fastlagt regler, og som opstår som følge af den mere udbredte anvendelse af nye alternative brændstoffer, motorteknologier og emissionsbegrænsningssystemer og,

¹² KOM(2005) 446 af 21.9.2005.

såfremt det er nødvendigt, forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag med henblik på lovgivning om sådanne emissioner.

- 10) Det er hensigtsmæssigt at fremme indførelsen af køretøjer drevet af alternativt brændstof med lave nitrogenoxid- og partikelemissioner. Derfor bør der indføres grænseværdier for carbonhydrider, andre carbonhydrider end methan samt methan.
- 11) For at sikre, at emissionen af ultrafine partikler (PM 0,1 µm og derunder) obegrænses, bør Kommissionen også overveje at vedtage en tilgang til partikelemission, som er baseret på partikelantal som supplement til den aktuelt anvendte tilgang, som er baseret på partikelmasse. Tilgangen til partikelemission, baseret på partikelantal, bør bygge på resultaterne af FN/ECE's program for partikelmåling (Particulate Measurement Programme - PMP) og være i overensstemmelse med de eksisterende ambitiøse mål for miljøet.
- 12) Kommissionen bør anvende verdensomspændende harmoniserede kørecykluser i forbindelse med den prøvningsmetode, der danner grundlag for EF-typegodkendelseslovgivning med hensyn til emissioner. Det bør også overvejes at anvende bærbare emissionsmålingssystemer til efterprøvning af de faktiske emissioner ved brug og at indføre procedurer til kontrol af "off cycle-emissioner".
- 13) Egendiagnosesystemer (OBD) er vigtige for emissionsbegrænsningen, når køretøjet er i brug. Da det er vigtigt, at den faktiske emission begrænses, bør Kommissionen løbende revidere kravene til sådanne systemer og tolerancetærsklerne for fejlovervågning.
- 14) For at overvåge denne sektors andel af den globale emission af drivhusgasser bør Kommissionen indføre måling af de tunge erhvervskøretøjers brændstofforbrug og CO₂-emission.
- 15) For bedre at kontrollere den faktiske emission ved brug, herunder OCE, og for at lette overensstemmelsesprocessen efter ibrugtagning bør der vedtages en prøvningsmetode og præstationskrav, baseret på anvendelse af bærbare emissionsmålingssystemer.
- 16) Med henblik på at opfylde målsætningerne for luftkvalitet bør Kommissionen indføre harmoniserede bestemmelser for at sikre, at der foretages passende kontrol af off cycle-emissioner fra motorer til tunge erhvervskøretøjer, som foretages ved en række forskellige motordriftsbetingelser og omgivende forhold.
- 17) Et korrekt fungerende efterbehandlingssystem er især med hensyn til NO_x en grundlæggende forudsætning for overholdelse af de indførte emissionsgrænseværdier. I den forbindelse bør der tages skridt til at garantere, at systemer, der forbruger en reagens, fungerer efter hensigten.
- 18) Medlemsstaterne kan gennem skattemæssige incitamenter fremme markedsføringen af køretøjer, som opfylder fællesskabskravene. Denne forordning påvirker ikke medlemsstaternes ret til at lade emissionsniveauet indgå i grundlaget for beregning af køretøjsafgifter.

- 19) Medlemsstaterne bør indføre sanktioner for overtrædelse af denne forordnings bestemmelser og sikre håndhævelse heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- 20) Kravene til motordrevne køretøjers motoreffekt, som findes i direktiv 80/1269/EF, bør indføres i denne forordning og i forordning (EF) nr. 715/2007. Forordning (EF) nr. 715/2007 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed, og direktiv 80/1269/EF bør ophæves.
- 21) Artikel 14, stk. 6, i forordning nr. 715/2007 bør udgå, idet denne forordning ophæver det direktiv, som der henvises til. Forordning (EF) nr. 715/2007 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- 22) For at forenkle fællesskabslovgivningen er det hensigtsmæssigt at erstatte de eksisterende direktiver med en forordning. Ved at anvende en forordning sikres det, at de tekniske detaljforskrifter finder direkte anvendelse på fabrikanten, godkendende myndigheder og tekniske tjenester, og at ajourføringen kan foretages hurtigt og effektivt. Den eksisterende lovgivning om emissioner fra tunge erhvervskøretøjer, dvs. direktiv 2005/55/EF, 2005/78/EF og 2006/51/EF, bør ophæves.
- 23) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹³.
- 24) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at indføre grænseværdier baseret på partikelantal i bilag I, fastsætte det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien, indføre specifikke procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse samt en metode til måling af partikelantal og til at vedtage initiativer vedrørende off cycle-emissioner, adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og prøvningscykluser til emissionsmåling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at supplere denne forordning med nye ikke-væsentlige bestemmelser, bør foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- 25) Målene for denne forordning, nemlig sikring af det indre marked gennem indførelse af fælles tekniske krav til emissioner fra motorkøretøjer og sikring af adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer for uafhængige værksteder på lige fod med autoriserede forhandlere og reparatører, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre opfyldes på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

¹³ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

I denne forordning fastlægges fælles tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer, motorer og udskiftningsdele med hensyn til emission.

Derudover indeholder forordningen bestemmelser om køretøjers og motorers overensstemmelse efter ibrugtagning, forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, egendiagnosesystemer (OBD), måling af brændstofforbrug og carbondioxid (CO₂), emissioner og dieslrøg samt adgang til informationer fra OBD-systemet og til reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på køretøjer i klasse M₁, M₂, N₁ og N₂, jf. definitionerne i bilag II til direktiv 2007/46/EF, med en referencemasse på over 2 610 kg og alle motorkøretøjer i klasse M₃ og N₃, jf. definitionerne i nævnte bilag.

Denne forordning finder anvendelse, uden at det berører artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 715/2007.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "motor", den fremdrivningsenhed til et køretøj, der kan typegodkendes som separat teknisk enhed som defineret i artikel 3, punkt 25), i direktiv 2007/46/EF
- 2) "forurenende luftarter", udstødningsgassens indhold af carbonmonoxid og nitrogenoxid, sidstnævnte udtrykt som nitrogendioxid- (NO₂-) ækvivalenter, samt carbonhydrider
- 3) "forurenende partikler", komponenter af udstødningsgassen, som fjernes fra den fortyndede udstødningsgas ved en maksimumtemperatur på 325 K (52° C) ved hjælp af de filtre, som er beskrevet i prøvningsmetoden til efterprøvning af gennemsnitlig udstødningsemission
- 4) "udstødningsemission", emission af forurenende gasser og partikler
- 5) "krumtaphus", hulrum eller beholdere, dels i motoren, dels udenfor denne, som er forbundet med bundkarret gennem indvendige eller udvendige forbindelser, hvorigennem gas og dampe kan udsendes

- 6) "forureningsbegrænsende anordning", de komponenter på et køretøj, der styrer og/eller begrænser udstødningsemissionerne
- 7) "egendiagnosesystem" eller "OBD-system", et emissionsbegrænsningssystem, som er i stand til at opdage en fejl og angive det sandsynlige fejlsted ved hjælp af fejlkoder i computerhukommelsen
- 8) "manipulationsstrategi", en emissionsbegrænsningsstrategi, som mindsker emissionsbegrænsningens effektivitet under visse omgivelses- eller motordriftsforhold, som optræder enten ved normal køretøjsdrift eller uden for typegodkendelsesprocedurene
- 9) "original forureningsbegrænsende anordning", en forureningsbegrænsende anordning eller en kombination af sådanne anordninger, som er omfattet af den typegodkendelse, der er udstedt for det pågældende køretøj
- 10) "forureningsbegrænsende udskiftningsanordning", en forureningsbegrænsende anordning eller en kombination af sådanne anordninger, som er bestemt til at erstatte en original forureningsbegrænsende anordning, og som kan godkendes som separat teknisk enhed, jf. definitionen i artikel 3 i direktiv 2007/46/EF
- 11) "reparations- og vedligeholdelsesinformationer", alle de oplysninger, der er nødvendige til diagnosticering, service, syn, periodisk overvågning, reparation, omprogrammering eller re-initialisering af køretøjet, og som fabrikkerne stiller til rådighed for deres autoriserede forhandlere og reparatører, herunder alle efterfølgende ændringer og supplementeringer til sådanne oplysninger; disse informationer omfatter alle de oplysninger, der er nødvendige til indsætning af dele og anordninger i køretøjer
- 12) "uafhængig aktør", virksomheder, ud over de autoriserede forhandlere og reparatører, der er direkte eller indirekte involveret i reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjer, især reparatører, producenter eller forhandlere af reparationsudstyr, værktøj eller reservedele, tekniske forlag, automobilklubber, vejservicevirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektion og afprøvning, og virksomheder, der tilbyder undervisning af installatører, producenter og reparatører af udstyr til køretøjer, som anvender alternative brændstoffer
- 13) "køretøj, som anvender alternative brændstoffer", et køretøj, der er udformet, så det kan anvende mindst én form for brændstof, der er enten gasformigt ved atmosfærisk temperatur og tryk eller udledt af en hovedsagelig ikke-mineralsk olie
- 14) "referencemasse", køretøjets masse i køreklar stand med fast fradrag af 75 kg for førerens masse og med fast tillæg af 100 kg.

Artikel 4

Fabrikantens forpligtelser

1. Fabrikanten skal godtgøre, at alle nye køretøjer, der sælges, registreres eller ibrugtages i Fællesskabet, alle nye motorer, der sælges eller ibrugtages i Fællesskabet, og alle nye forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, som skal

typegodkendes i henhold til artikel 8, og som sælges eller ibrugtages i Fællesskabet, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning.

2. Fabrikanten skal sikre, at typegodkendelsesprocedurerne for efterprøvning af produktionens overensstemmelse følges, og at kravene til de forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed og disses overensstemmelse efter ibrugtagning overholdes.

Fabrikanten skal træffe de nødvendige tekniske foranstaltninger til at sikre effektiv begrænsning af emissioner fra udstødningen i henhold til nærværende forordning i hele køretøjets levetid ved normal brug.

Til det formål skal referenceværdierne for kilometertal og tidsforløb i forbindelse med holdbarhedsprøvninger for forureningsbegrænsende anordninger med henblik på typegodkendelse og overensstemmelsesprøvning af ibrugtagne køretøjer eller motorer, være som følger:

- a) 160 000 km eller 5 år, afhængigt af, hvad der først indtræder, for motorer monteret i køretøjer i klasse M₁, N₁ og M₂
 - b) 300 000 km eller 6 år, afhængigt af, hvad der først indtræder, for motorer monteret i køretøjer i klasse N₂, N₃ med en maksimal teknisk tilladt masse på højst 16 tons og M₃, gruppe I, gruppe II og gruppe A samt gruppe B med en maksimal teknisk tilladt totalmasse på højst 7,5 tons
 - c) 700 000 km eller 7 år, afhængigt af, hvad der først indtræder, for motorer monteret i køretøjer i klasse N₃ med en maksimal teknisk tilladt totalmasse på over 16 tons og M₃, gruppe III og gruppe B med en maksimal teknisk tilladt totalmasse på over 7,5 tons.
3. Kommissionen fastlægger i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF, de specifikke procedurer og forskrifter, som vedrører gennemførelsen af denne artikels stk. 1 og 2.

Artikel 5

Forskrifter og prøvninger

1. Fabrikanten skal sikre, at emissionsgrænserne i bilag I overholdes.
2. Fabrikanten skal udstyre motorer og køretøjer på en sådan måde, at de komponenter, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at motoren eller køretøjet ved normal brug overholder denne forordning.
3. Anvendelse af manipulationsstrategier, som mindsker emissionsbegrænsningssystemernes effektivitet, forbydes.
4. Kommissionen træffer i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel. Disse foranstaltninger vedrører følgende:

- a) emissioner fra udstødningen, herunder prøvningscykluser, off cycle-emissioner, partikelantal, emissioner ved tomgang, røgtæthed og korrekt fungerende og regenererende forureningsbegrænsende anordninger
- b) emission af krumtaphusgasser
- c) OBD-systemer og forureningsbegrænsende anordningers funktion efter ibrugtagning
- d) forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed, forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger, overensstemmelse af ibrugtagne motorer og køretøjer, produktionens overensstemmelse og teknisk kontrol
- e) CO₂-emissioner og brændstofforbrug
- f) meddelelse om udvidelse af typegodkendelse
- g) prøvningsudstyr
- h) referencebrændstoffer
- i) måling af motoreffekt
- j) særlige bestemmelser, som skal sikre, at NO_x-begrænsende foranstaltninger fungerer korrekt; sådanne foranstaltninger skal sikre, at køretøjer, som anvender en reagens for at overholde grænseværdierne for NO_x-emission, ikke kan fungere uden en sådan.

Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF træffe andre foranstaltninger vedrørende særlige procedurer, prøvninger og krav til typegodkendelse.

Artikel 6

Adgang til informationer

1. Fabrikanten skal sikre, at uafhængige aktører har ubegrænset og standardiseret adgang til informationer fra egendiagnosesystemer og reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Artikel 6 og 7 i forordning (EF) nr. 715/2007 finder anvendelse.

2. Med henblik på gennemførelsen af denne artikels stk. 1 fastlægger og ajourfører Kommissionen, i overensstemmelse med den procedure, som er beskrevet i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF, de tekniske specifikationer, som vedrører, hvordan OBD-informationer og informationer om reparation og vedligeholdelse af køretøjet skal afgives.

Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 39, stk. 9, i direktiv 2007/46/EF vedtage andre foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelsen af denne artikels stk. 1.

Artikel 7

Forpligtelser vedrørende reagensforbrugende systemer

1. Fabrikanter, reparatører og køretøjets fører, må ikke manipulere med reagensforbrugende systemer.
2. Køretøjets fører skal sikre sig, at køretøjet ikke køres uden nødvendige reagens.

Artikel 8

Tidsplan for anvendelse af forskrifterne for typegodkendelse af køretøjer og motorer

1. Med virkning fra den dato, der er angivet i artikel 16, andet afsnit, første punktum, skal de nationale myndigheder af grunde, der vedrører emission, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for nye motor- eller køretøjstyper, som ikke overholder denne forordning.

Der kan udstedes typegodkendende tekniske certifikater, svarende til emissionsfaserne forud for Euro VI, til køretøjer og motorer bestemt til eksport til tredjelande, forudsat det af sådanne certifikater klart fremgår, at de pågældende køretøjer eller motorer ikke må markedsføres på Fællesskabets marked.

2. Med virkning fra 1. oktober 2014 skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke overholder denne forordning, anse typeattester for at være ugyldige til de i artikel 26 i direktiv 2007/46/EF angivne formål og skal med begrundelse i emissioner forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Med virkning fra samme dato og med undtagelse af udskiftningsmotorer til ibrugtagne køretøjer, skal de nationale myndigheder forbyde salg eller anvendelse af nye motorer, som ikke overholder denne forordning.

3. Uanset denne artikels stk. 1 og 2 og med forbehold for ikrafttrædelsen af de gennemførelsesforanstaltninger, der er nævnt i artikel 4, stk. 3, i første afsnit i artikel 5, stk. 4, og i det første afsnit i artikel 6, stk. 2, kan de nationale myndigheder ikke, såfremt en fabrikant anmoder herom, af grunde, der vedrører emissioner fra køretøjer, nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse for en ny motor- eller køretøjstype eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj eller salg eller anvendelse af nye motorer, hvis det pågældende køretøj eller den pågældende motor overholder denne forordning.

Artikel 9

Medlemsstaternes forpligtelser i forbindelse med typegodkendelse af udskiftningsdele

For så vidt angår nye forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger beregnet til montering på køretøjer, som er godkendt i henhold til denne forordning, skal de nationale myndigheder

forbyde salg eller montering på køretøjer, hvis anordningerne ikke er omfattet af en typegodkendelse meddelt i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 10

Økonomiske incitamerter

1. Med forbehold for ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitamerter til fordel for serieproducerede motorkøretøjer, som overholder denne forordning.

Sådanne incitamerter skal gælde for alle nye køretøjer, som markedsføres på den pågældende medlemsstats marked, og som overholder denne forordning. De skal dog ophøre senest den 1. oktober 2014.

2. Med forbehold for ikrafttrædelsen af denne forordnings gennemførelsesbestemmelser kan medlemsstaterne indføre økonomiske incitamerter til fordel for eftermontering af udstyr, der opfylder emissionsgrænseværdierne i bilag I, på ibrugtagne køretøjer og til fordel for skrotning af køretøjer, der ikke overholder denne forordning.
3. De i stk. 1 og 2 nævnte økonomiske incitamerter må for hver type af motorkøretøj ikke overstige merudgiften til de tekniske anordninger, der er anvendt for at sikre overholdelse af de i bilag I angivne emissionsgrænser, inklusive udgiften til monteringen på køretøjet.
4. Kommissionen skal underrettes om planer om indførelse eller ændring af de økonomiske incitamerter, som er beskrevet i stk. 1 og 2.

Artikel 11

Sanktioner

1. Medlemsstaterne fastsætter sanktionsbestemmelser for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest [DATO 18 måneder efter denne forordnings ikrafttrædelse] og giver den omgående besked om enhver ændring af dem.
2. De typer af overtrædelser fra fabrikanternes side, for hvilke der gælder sanktioner, omfatter:
 - a) afgivelse af falske erklæringer i forbindelse med godkendelsesprocedurer eller procedurer, der fører til tilbagekaldelse
 - b) forfalskning af prøvningsresultater med henblik på typegodkendelse eller overensstemmelse efter ibrugtagning

- c) tilbageholdelse af data eller tekniske specifikationer, der kunne føre til tilbagekaldelse eller inddragelse af typegodkendelsen
- d) brug af manipulationsstrategier
- e) nægtelse af adgang til oplysninger.

De typer af overtrædelser, som fabrikanter, reparatører og førere af køretøjet kan begå, og for hvilke der gælder sanktioner, omfatter manipulering med reagensforbrugende systemer.

De typer af overtrædelser, som køretøjets bruger kan begå, og for hvilke der gælder sanktioner, omfatter kørsel af et køretøj uden den nødvendige reagens.

Artikel 12

Ny fastsættelse af grænseværdier

1. Når FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af Verdensforummet for harmonisering af regulativer for køretøjer, er afsluttet, skal Kommissionen uden at mindske miljøbeskyttelsesniveauet i Fællesskabet:
 - a) indføre grænseværdier baseret på partikelantal og evt. fastsætte det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien, jf. artikel 39, stk. 2, i direktiv 2007/46/EF
 - b) vedtage en fremgangsmåde for måling af partikelantal.
2. Kommissionen fastsætter korrelationsfaktorer mellem den europæiske transiente cyklus (ETC) og den europæiske stationære cyklus (ESC) og den verdensomspændende harmoniserede stationære (WHSC) og transiente (WHTC) kørecyklus og tilpasser grænseværdierne i overensstemmelse hermed.
3. Kommissionen overvåger løbende de procedurer, prøvninger og forskrifter, som er nævnt i artikel 5, stk. 4, samt de prøvningscykluser, der anvendes til emissionsmåling.

Hvis det af gennemgangen fremgår, at procedurerne, prøvningerne eller forskrifterne og prøvningscykluser ikke længere er tilstrækkelige eller ikke længere afspejler de faktiske emissioner i praksis, skal de tilpasses, så de reelt afspejler de emissioner, der frembringes ved faktisk kørsel på vej.
4. Kommissionen undersøger løbende de forurenende stoffer, som er angivet artikel 3, punkt 2. Hvis Kommissionen skønner, at det er hensigtsmæssigt at indføre bestemmelser om emissioner af yderligere forurenende stoffer, ændrer den denne forordning i overensstemmelse hermed.

Artikel 13

Ændringer af forordning (EF) nr. 715/2007

I forordning (EF) nr. 715/2007 foretages følgende ændringer:

1. Artikel 5, stk. 3 ændres således:
 - i) efter punkt h) slettes ordet "og"
 - ii) følgende punkt j) tilføjes:
"j) måling af motoreffekt."
2. Artikel 14, stk. 6, udgår.

Artikel 14

Ændringer af direktiv 2007/46/EF

Bilag IV, VI og IX til direktiv 2007/46/EF ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 15

Ophævelse

1. Rådets direktiv 80/1269/EØF, Kommissionens direktiv 88/195/EØF, 97/21/EF, 1999/99/EF, 2005/78/EF og direktiv 2005/55/EF ophæves med virkning fra den 1. oktober 2014.
2. Henvisninger til de ophævede direktiver betragtes som henvisninger til nærværende forordning.

Artikel 16

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Den anvendes fra den 1. april 2013. Dog anvendes artikel 8, stk. 3, og artikel 10 fra ikrafttrædelsesdatoen og punkt 1, litra a), nr. i), punkt 1, litra b), nr. i), punkt 2, litra a), punkt 3, litra a), nr. i), punkt 3, litra b), nr. i), punkt 3, litra c), nr. i) og punkt 3, litra d), nr. i) i bilag II fra den 1. oktober 2014.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne
På Rådets vegne*

*Formand
På Rådets vegne*

BILAG I

Euro VI-emissionsgrænser

	Grænseværdier							
	CO (mg/km)	THC (mg/- kWh)	NMHC (mg/- kWh)	CH ₄ (mg/- kWh)	NO _x (3) (mg/- kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikel masse (mg/- kWh)	Partikel- antal (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Anmærkning:

PI = styret tænding

CI = Kompressionstænding

1) Der skal defineres en norm for partikelantal på et senere tidspunkt.

2) Grænseværdierne for WHSC og WHTC vil blive indført på et senere tidspunkt efter fastsættelse af korrelationsfaktorerne i forhold til de nuværende cyklusser (ESC og ETC).

3) Det tilladelige niveau af NO₂-komponent i NO_x-grænseværdien vil muligvis blive fastsat på et senere tidspunkt.

BILAG II

Ændringer af direktiv 2007/46/EF

I direktiv 2007/46/EF foretages følgende ændringer:

1. Del I i bilag IV ændres således:

a) der foretages følgende ændringer i tabellen:

i) punkt 40 udgår

ii) følgende indsættes som punkt 41a:

Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-referenc	Gyldighedsområde (køretøjsklasser)									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervs-køretøjer/adgang til informationer	[EF] nr. .../... denne forordnings nummer indsættes]	[L .. af ..., s... henvisning til denne forordning indsættes]	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X				

iii) Der indsættes følgende anmærkning:

¹² For køretøjer med en referencemasse på over 2 610 kg, som ikke er typegodkendt (på fabrikantens anmodning og forudsat, at referencemassen ikke overstiger 2 840 kg) i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007"

b) i tillægget foretages følgende ændringer i tabellen:

i) punkt 40 udgår

ii) følgende indsættes som punkt 41a:

	Emne	Retsaktens nummer	EFT/EUT-referenc	M ₁
41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervs-køretøjer med undtagelse af den række af forskrifter, der vedrører egendiagnose-systemer (OBD-systemer) og adgang til informationer/adgang til informationer	[EF] nr. .../... denne forordnings nummer indsættes]	[L .. af ..., s... henvisning til denne forordning indsættes]	A

2. I tillægget til bilag VI foretages følgende ændringer i tabellen:

a) punkt 40 udgår

b) følgende indsættes som punkt 41a:

Emne	Retsaktens nummer	Ændret ved	Gyldig for varianterne
41a Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervs-køretøjer/adgang til informationer	[EF) nr. .../... <i>denne forordningsnummer indsættes</i>]		

3. I bilag XI foretages følgende ændringer:

a) i tillæg 1 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) punkt 40 udgår

ii) følgende indsættes som punkt 41a:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	[EF) nr. .../... <i>denne forordningsnummer indsættes</i>]	G+H	G+H	G+H	G+H

b) i tillæg 2 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) punkt 40 udgår

ii) følgende indsættes i tabellen som punkt 41a:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	[EF) nr. .../... <i>denne forordningsnummer indsættes</i>]	X	X	X	X	X	X				

c) i tillæg 4 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) punkt 40 udgår

ii) følgende indsættes som punkt 41a:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	[EF) nr. .../... <i>denne forordnings nummer indsættes</i>]	H	H	H	H	H				

d) i tillæg 5 foretages følgende ændringer i tabellen:

i) punkt 40 udgår

ii) følgende indsættes som punkt 41a:

Punkt	Emne	Retsaktens nummer	Mobilkran klasse N ₃
41a	Emissioner (Euro-VI) tunge erhvervskøretøjer/adgang til informationer	[EF) nr. .../... <i>denne forordnings nummer indsættes</i>]	X