



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.12.2007
COM(2007) 851 definitief

2007/0295 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot
emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro 6) en de toegang tot reparatie- en
onderhoudsinformatie**

(door de Commissie ingediend)

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

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Motivering en doel van het voorstel

Doel van het voorstel is geharmoniseerde voorschriften voor de constructie van motorvoertuigen vast te stellen met het oog op de goede werking van de interne markt en een hoog niveau van milieubescherming wat emissies in de atmosfeer betreft.

Voor een goede werking van de interne markt in de EU zijn gemeenschappelijke normen nodig om de emissie van luchtverontreinigende stoffen door motorvoertuigen te beperken. Door maatregelen op communautair niveau te treffen, kan worden voorkomen dat de lidstaten uiteenlopende productnormen vaststellen, wat tot fragmentatie van de interne markt en onnodige belemmeringen voor het intracommunautaire handelsverkeer zou leiden.

De lidstaten en hun burgers zijn bezorgd over de risico's van luchtverontreiniging voor de gezondheid van de mens en voor het milieu. Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen tien jaar is verbeterd, zijn er in de hele EU nog steeds aanzienlijke problemen met de luchtkwaliteit, met name in stedelijke en dichtbevolkte gebieden.

Algemene context

De Euro 4-emissiegrenswaarden voor vrachtwagens en bussen zijn van toepassing sinds 9 november 2006 en de Euro 5-emissiegrenswaarden gelden vanaf 1 oktober 2008 voor nieuwe typegoedkeuringen¹ van zowel vrachtwagens als bussen.

Als het beleid ter beperking van de emissies van zware bedrijfsvoertuigen niet verandert, bestaat er een groot risico dat de lidstaten eenzijdige maatregelen nemen die de werking van de interne markt verstoren. Door de schadelijke gevolgen van de luchtverontreiniging voor de gezondheid van de mens zal de slechte luchtkwaliteit in de EU een probleem blijven vormen.

Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

De voorschriften met betrekking tot de emissies van zware bedrijfsvoertuigen en motoren zijn momenteel geregeld in Richtlijn 2005/55/EG¹, zoals ten uitvoer gelegd bij Richtlijn 2005/78/EG².

Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU

¹ Richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking (PB L 275 van 20.10.2005, blz. 1).

² Richtlijn 2005/78/EG van de Commissie van 14 november 2005 tot uitvoering van Richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten met betrekking tot de maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking, en tot wijziging van de bijlagen I, II, III, IV en VI daarbij (PB L 313 van 29.11.2005, blz. 1).

Het voorstel is opgesteld in de context van het programma “Schone lucht voor Europa” (CAFE), dat de technische basis legde voor de opstelling van de thematische strategie inzake luchtverontreiniging³. In het kader van CAFE is een evaluatie verricht van de emissieniveaus, de huidige en toekomstige luchtkwaliteit en de kosten en baten van extra maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op basis daarvan heeft de Commissie aangegeven welke maatregelen nodig zijn om het vereiste luchtkwaliteitsniveau te bereiken. Euro 6 is een van deze maatregelen, die van belang zijn om de emissies van ozonprecursoren (zoals stikstofoxiden (NO_x) en koolwaterstoffen (HC)) en deeltjes te verminderen.

Bovendien beantwoordt het voorstel volledig aan de doelstellingen van de EU-strategie voor duurzame ontwikkeling en draagt het in aanzienlijke mate bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Lissabonstrategie.

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Voor de opstelling van het voorstel moest worden onderzocht welke voertuigtechnologie nodig is om de emissies te beperken en welke kosten aan de verschillende scenario's voor de Euro 6-emissiegrenswaarden verbonden zijn.

Gebruikte methode

In 2004 stuurde de Commissie de belanghebbenden een vragenlijst over nieuwe Euro 6-emissiegrenswaarden voor zware bedrijfsvoertuigen. In deze vragenlijst werd een aantal scenario's voor de nieuwe grenswaarden uiteengezet en werd gevraagd welke technologie nodig zou zijn om daaraan te voldoen en welke kosten daaraan verbonden zouden zijn. Om de antwoorden op de vragenlijst te onderzoeken, werd een beroep gedaan op een panel van onafhankelijke deskundigen. Doel was de antwoorden van de belanghebbenden te beoordelen en te valideren en een gemeenschappelijk standpunt te bereiken over de benodigde technologie en de kosten voor elk scenario. Op grond van deze gegevens werd het effect van een aantal van de emissiebeperkingsscenario's beoordeeld.

Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Er werden gegevens ingewonnen bij een reeks belanghebbenden in de autosector. De gegevens werden verzameld door een groep deskundigen onder leiding van TNO in Nederland.

Samenvatting van de ontvangen en gebruikte adviezen

Het deskundigenpanel heeft een samenvatting gemaakt van de door de belanghebbenden verstrekte gegevens over de kosten. De Commissie heeft het verslag van het panel benut bij de analyse van de verschillende scenario's voor emissiegrenswaarden. De te verkiezen

³ COM(2005) 446 definitief van 21.9.2005.

grenswaarden zijn geselecteerd op grond van de technische haalbaarheid en de kosteneffectiviteit.

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

Het verslag van het deskundigenpanel is beschikbaar op de website van DG Ondernemingen en industrie⁴.

Effectbeoordeling

Momenteel wordt aan een effectbeoordeling gewerkt, waarin vijf beleidsopties in overweging worden genomen:

- (1) *Geen beleidswijziging*: de Euro 5-emissiegrenswaarden (Richtlijn 2005/55/EG, zoals gewijzigd) blijven van kracht voor zware bedrijfsvoertuigen.

Als het beleid ter beperking van de emissies van motorvoertuigen niet verandert, bestaat er een groot risico dat de werking van de interne markt wordt verstoord. Indien strengere Europese emissienormen uitblijven, zullen de lidstaten immers zelf wetgeving vaststellen of andere maatregelen treffen, zoals bepaalde soorten voertuigen de toegang tot steden ontzeggen of lage-emissiegebieden instellen.

Aangezien luchtverontreiniging de gezondheid van de mens zal blijven schaden, zal de slechte luchtkwaliteit in de EU een probleem blijven. Uit het CAFE-programma is gebleken dat de luchtverontreiniging in 2020 in de hele EU nog steeds aanzienlijke gevolgen voor de gezondheid zal hebben, ondanks de verbeteringen op het vlak van verontreinigende emissies.

Daarom wordt deze beleidsoptie niet realiseerbaar geacht.

- (2) *Regelgeving op Europees niveau*: een herziening van de Euro 5-wetgeving door de vaststelling van nieuwe Euro 6-emissiegrenswaarden op EU-niveau.

Ten opzichte van de optie “geen beleidswijziging” heeft de regelgevingsaanpak duidelijk als voordeel, bij te dragen tot de goede werking van de interne markt en een betere luchtkwaliteit. Dat komt de volksgezondheid ten goede, waardoor de uitgaven voor gezondheidszorg zullen dalen.

De regelgevingsoptie kan ook positieve gevolgen hebben voor het internationale concurrentievermogen van de Europese bedrijven, met name op markten met een strenge milieuwetgeving.

Overwogen is of de Euro 6-fase in één of twee stappen moest worden ingevoerd. Aangezien een grote meerderheid van de belanghebbenden tijdens de openbare raadpleging zijn steun voor de eerste mogelijkheid uitsprak, is besloten om de Euro 6-fase in één stap in te voeren.

Daarom is in het voorstel voor de regelgevingsaanpak gekozen.

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

- (3) *Regelgeving in de lidstaten*: de lidstaten ontwikkelen hun eigen emissienormen en/of leggen andere beleidsmaatregelen op (bv. tijdelijke beperkingen om met voertuigen te rijden die niet aan de strengere normen voldoen).

Deze aanpak zou schadelijk zijn voor de werking van de interne markt, bv. de markt van de bedrijfsvoertuigen, en voor het vrije verkeer van de goederen die deze voertuigen vervoeren. Deze aanpak is bijgevolg afgewezen.

- (4) *Fiscale stimulansen van de lidstaten*: de lidstaten voeren op vrijwillige basis fiscale stimulansen in voor voertuigen die aan strengere emissiegrenswaarden dan Euro 5 voldoen.

De duurzaamheid van dergelijke maatregelen op lange termijn is twijfelachtig. Voor de fabrikanten kan deze beleids optie dus tot grote onzekerheid over de vraag naar schonere voertuigen leiden.

Bovendien kunnen verschillen tussen de stimulansen in buurlanden onvoorspelbare grensoverschrijdende gevolgen hebben qua aankoop patronen en luchtverontreiniging. Daardoor zou het voortbestaan van de interne markt voor voertuigen in het gedrang kunnen komen.

Deze optie beantwoordt dus niet aan de beleidsdoelstellingen en kan zelfs negatieve gevolgen voor de werking van de interne markt hebben doordat de vraag naar bepaalde soorten voertuigen minder voorspelbaar wordt.

Daarom is dit niet de juiste aanpak.

- (5) *Niet-regelgevende aanpak*: zelfregulering door via onderhandelingen aangegane verbintenissen van de auto-industrie om de emissies van nieuwe voertuigen te beperken.

Het is niet duidelijk of zelfregulering kan garanderen dat een bepaald emissieniveau wordt bereikt. Ook is het onduidelijk of bij inbreuken op de zelfregulering de nodige sancties zullen worden getroffen. Bovendien is het onzeker of een vrijwillige aanpak extra voordelen voor het bedrijfsleven, de overheid of het grote publiek oplevert.

De Euro-emissieregelgeving wordt op veel opkomende markten toegepast. Daardoor hebben ontwikkelingen in het EU-regelgevingsstelsel voor emissies belangrijke gevolgen in de hele wereld. De regelgevingsaanpak verlaten voor een vrijwillige aanpak zou dan ook afbreuk doen aan het proces van wereldwijde harmonisatie.

Daarom wordt de optie van een niet-regelgevende aanpak niet verder in overweging genomen.

3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

Samenvatting van de voorgestelde maatregel

Het belangrijkste aspect van deze verordening is dat ze een verdere verlaging van de emissiegrenzen voor deeltjes en stikstofoxiden (NO_x) voorschrijft.

Voor voertuigen met een motor met compressieontsteking wordt een verlaging van de deeltjesmassa met 66% opgelegd. Hoewel geen specifieke technologie wordt voorgeschreven, zijn feitelijk roetfilters (DPF) nodig om aan deze lagere emissiegrenswaarde te voldoen.

Aan de gekozen emissiegrenswaarde voor deeltjes kan worden voldaan met open of gesloten filters. Het voordeel van gesloten filters is dat ze de emissie beperken van ultrafijne deeltjes, die het schadelijkst worden geacht voor de gezondheid. Om te voorkomen dat in de toekomst open filters worden ontwikkeld die aan de nieuwe grenswaarde voor de deeltjesmassa voldoen maar toch veel ultrafijne deeltjes doorlaten, zal in een later stadium een nieuwe norm ter beperking van het aantal uitgestoten deeltjes worden ingevoerd. Het is nog niet het geschikte moment om een norm voor het deeltjesaantal vast te stellen, aangezien er nog onderzoek gaande is in het kader van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma. De VN/ECE-werkgroep is deze kwestie nog aan het bestuderen. Zodra de resultaten van het deeltjesmeetprogramma beschikbaar zijn, moet een norm voor het deeltjesaantal worden vastgesteld.

Voor voertuigen met een motor met compressieontsteking is een NO_x-verlaging met 80% gepland. Om aan deze emissiegrenswaarde te voldoen, zullen de modernste maatregelen op het gebied van de interne werking van de motor (bv. uitlaatgasrecirculatie (EGR)) en nabehandeling (selectieve katalytische reductie (SCR)) nodig zijn die momenteel voorhanden zijn. Ook de emissies van motoren met elektrische ontsteking moeten volgens het voorstel omlaag.

Het voorstel bepaalt dat informatie van het boorddiagnosesysteem van het voertuig (OBD-informatie) en reparatie- en onderhoudsinformatie op websites beschikbaar moeten worden gesteld in het gestandaardiseerde formaat dat door een technisch comité van belanghebbenden is ontwikkeld (de "OASIS-standaard").

De invoering van wereldwijd geharmoniseerde voorschriften is van belang om de testkosten van de auto-industrie te drukken en zij zal het concurrentievermogen van de Europese motoren- en voertuigfabrikanten verbeteren. In dit verband bevat het voorstel voorschriften die in het kader van VN/ECE-werkgroep WP.29 – Wereldforum voor de harmonisatie van voertuigreglementen – zijn ontwikkeld en betrekking hebben op:

1. het gebruik van wereldwijd geharmoniseerde stationaire (WHSC) en transiënte (WHTC) rijcycli voor de beoordeling van verontreinigende emissies;
2. een methodologie voor het testen en meten van emissies;
3. wereldwijd geharmoniseerde boorddiagnosesystemen (WWH-OBD).

Het voorstel bevat ook voorschriften voor de typegoedkeuring van uitlaatgasnabehandelingssystemen zoals katalysatoren en roetfilters (DPF).

Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 95 van het Verdrag.

Subsidiariteitsbeginsel

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen niet voldoende door maatregelen van de lidstaten worden verwezenlijkt omdat moet worden voorkomen dat belemmeringen voor de interne markt worden opgeworpen en omdat luchtverontreiniging grensoverschrijdende gevolgen heeft.

Atmosferische modellering toont aan dat de verontreiniging die in een lidstaat wordt uitgestoten, bijdraagt tot de gemeten verontreiniging in een andere lidstaat. Om het probleem van de luchtverontreiniging aan te pakken, is dus een gezamenlijke actie op EU-schaal vereist.

De doelstellingen van het voorstel kunnen beter door een communautaire maatregel worden verwezenlijkt omdat daarmee fragmentatie van de interne markt wordt voorkomen. Door de vaststelling van uniforme normen voor de verontreinigende emissies van motorvoertuigen zorgt het voorstel voor een betere luchtkwaliteit in de EU en wordt het probleem van de grensoverschrijdende luchtverontreiniging aangepakt.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het niet verder gaat dan nodig is om de goede werking van de interne markt te garanderen en tegelijk voor een hoog niveau van milieubescherming te zorgen.

Uit de kosten-batenanalyse in het kader van de effectbeoordeling van het voorstel blijkt dat de gekozen emissiegrenswaarden de hele maatschappij ten goede komen.

Keuze van instrumenten

Het voorgestelde instrument is een verordening. Andere instrumenten zouden om de volgende reden ongeschikt zijn:

- het gebruik van een verordening wordt passend geacht omdat een verordening de nodige garanties voor naleving biedt en niet in nationale wetgeving hoeft te worden omgezet.

Net als sommige andere wetteksten, waaronder de vorige richtlijn betreffende de emissies van zware bedrijfsvoertuigen⁵, is het voorstel opgezet volgens een “opsplitsing in twee niveaus”. Daarbij wordt de wetgeving volgens twee verschillende maar parallelle procedures voorgesteld en goedgekeurd:

- enerzijds leggen het Europees Parlement en de Raad de fundamentele bepalingen volgens de medebeslissingsprocedure vast in een verordening op basis van artikel 95 van het EG-Verdrag (het “medebeslissingsvoorstel”);
- anderzijds stelt de Commissie, bijgestaan door een regelgevend comité, de technische specificaties ter uitvoering van de fundamentele bepalingen vast in een verordening (het “comitévoorstel”).

⁵ Richtlijn 2005/55/EG (PB L 275 van 20.10.2005, blz. 1), zoals ten uitvoer gelegd bij Richtlijn 2005/78/EG (PB L 313 van 29.11.2005, blz. 1).

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5) AANVULLENDE INFORMATIE

Simulatie, proefperiode en overgangperiode

Het voorstel voorziet in algemene overgangperiodes om de voertuigfabrikanten voldoende tijd te gunnen.

Vereenvoudiging

Het voorstel voorziet in vereenvoudiging van wetgeving.

In de mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "Modernisering en vereenvoudiging van het *acquis communautaire*"⁶ wordt het typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen als een prioritair gebied voor de vereenvoudiging van de communautaire wetgeving genoemd. De Richtlijnen 2005/55/EG, 2005/78/EG en 2006/51/EG worden ingetrokken. Ook Richtlijn 80/1269/EEG⁷, inclusief wijzigingen, inzake het motorvermogen van motorvoertuigen wordt ingetrokken en de technische voorschriften ervan worden in dit voorstel opgenomen.

Het voorstel voorziet in vereenvoudiging van administratieve procedures voor overheidsinstanties (EU of nationaal). Het voorstel is opgenomen in het programma van de Commissie voor de modernisering en vereenvoudiging van het *acquis communautaire* en in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie, onder referentie 2007/ENTR/009.

Intrekking van bestaande wetgeving

De vaststelling van het voorstel heeft de intrekking van bestaande wetgeving tot gevolg. Voor nadere details, zie artikel 15 van het voorstel.

Europese Economische Ruimte

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

⁶ COM(2003) 71 definitief van 11.2.2003.

⁷ Richtlijn 80/1269/EEG van de Raad van 16 december 1980 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het motorvermogen van motorvoertuigen (PB L 375 van 31.12.1980, blz. 46).

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie⁸,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁹,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag¹⁰,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De interne markt bestaat uit een gebied zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Te dien einde is een uitgebreid communautair typegoedkeuringssysteem voor motorvoertuigen ingesteld. De technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies moeten dus worden geharmoniseerd om te voorkomen dat de voorschriften van lidstaat tot lidstaat verschillen en om voor een hoog niveau van milieubescherming te zorgen.
- (2) Deze verordening is een nieuwe bijzondere verordening in het kader van de communautaire typegoedkeuringsprocedure krachtens Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn¹¹). Daarom moeten de bijlagen IV, VI en XI bij die richtlijn dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (3) Op verzoek van het Europees Parlement is voor de communautaire voertuigwetgeving een nieuwe regelgevingsaanpak ingevoerd. Daarom moeten bij deze verordening uitsluitend fundamentele bepalingen over voertuigemissies worden

⁸ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁹ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁰ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹¹ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

vastgesteld, terwijl de technische specificaties moeten worden vastgesteld bij volgens comitéprocedures goedgekeurde uitvoeringsmaatregelen.

- (4) Volgens het Zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap, dat is vastgesteld bij Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2002, is het noodzakelijk de verontreiniging te verminderen tot een niveau waarbij de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid, vooral bij gevoelige bevolkingsgroepen, en het milieu als geheel zo klein mogelijk zijn. Bij communautaire wetgeving zijn passende normen vastgesteld voor de kwaliteit van de omgevingslucht ter bescherming van de gezondheid van de mens, en in het bijzonder van gevoelige personen, alsook voor nationale emissieplafonds. Het programma “Schone lucht voor Europa” (CAFE) heeft geleid tot de goedkeuring van een thematische strategie inzake luchtverontreiniging¹². Een van de conclusies van die thematische strategie is dat de emissies door de vervoersector (vervoer door de lucht, over zee en over het land), door de huishoudens en door de energie- en de landbouwsector en de industrie verder moeten worden verminderd om de EU-doelstellingen inzake luchtkwaliteit te verwezenlijken. De vermindering van de voertuigemissies moet in dit verband als onderdeel van een algehele strategie worden gezien. De Euro 6-normen zijn een van de maatregelen ter vermindering van de werkelijke emissie van luchtverontreinigende stoffen tijdens het gebruik, waaronder deeltjes en ozonprecursoren zoals stikstofoxiden en koolwaterstoffen.
- (5) Om de EU-doelstellingen inzake luchtkwaliteit te halen, moet onverminderd worden gestreefd naar een vermindering van de voertuigemissies. Daarom moet de industrie duidelijke informatie krijgen over de toekomstige emissiegrenswaarden.
- (6) Met name de emissie van stikstofoxide door zware bedrijfsvoertuigen moet dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor verontreiniging en de nationale emissieplafonds. Als al in een vroeg stadium grenswaarden voor de emissie van stikstofoxide worden vastgesteld, wordt de voertuigfabrikanten zekerheid geboden voor de planning voor heel Europa op lange termijn.
- (7) Bij het vaststellen van emissienormen moet rekening worden gehouden met de gevolgen voor het concurrentievermogen van de markten en de fabrikanten, de directe en indirecte kosten voor het bedrijfsleven en de voordelen op verschillende gebieden, zoals de aanmoediging van innovatie, betere luchtkwaliteit, lagere gezondheidskosten en extra levensjaren.
- (8) Een onbeperkte toegang tot reparatie-informatie — via een gestandaardiseerd formaat voor het vinden van technische informatie — en effectieve concurrentie op de markt voor reparatie- en onderhoudsinformatiediensten is nodig om de werking van de interne markt te verbeteren, met name wat het vrije verkeer van goederen, het recht van vestiging en het vrij verrichten van diensten betreft. Een groot deel van deze informatie betreft boorddiagnosesystemen en de interactie daarvan met andere voertuigsystemen. Er moet worden vastgesteld aan welke technische specificaties de websites van fabrikanten moeten voldoen, en er moeten gerichte maatregelen komen om een redelijke toegang voor kleine en middelgrote ondernemingen te waarborgen.

¹² COM(2005) 446 van 21.9.2005.

- (9) De Commissie moet emissies waarvoor nog geen regelgeving bestaat en die vrijkomen als gevolg van het toenemende gebruik van nieuwe brandstofformules, motortechnologie en emissiecontrolesystemen, opnieuw beoordelen en zo nodig bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel indienen om deze emissies te reglementeren.
- (10) De invoering van voertuigen op alternatieve brandstof, die mogelijk een geringe emissie van stikstofoxiden en deeltjes hebben, moet worden aangemoedigd. Daarom moeten grenswaarden voor koolwaterstoffen, niet-methaan-koolwaterstoffen en methaan worden vastgesteld.
- (11) Met het oog op de beheersing van de emissies van ultrafijne deeltjes (PM 0,1 μm en kleiner) moet de Commissie de bevoegdheid krijgen voor emissies van deeltjes, naast de momenteel gevolgde aanpak op basis van de deeltjesmassa, ook een aanpak op basis van het deeltjesaantal vast te stellen. De aanpak op basis van het deeltjesaantal moet uit de resultaten van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma putten en met de bestaande ambitieuze doelstellingen voor het milieu stroken.
- (12) De Commissie moet wereldwijd geharmoniseerde rijcycli opnemen in de testprocedure die ten grondslag ligt aan de verordeningen betreffende EG-typegoedkeuring met betrekking tot emissies. Voorts moet worden overwogen om draagbare emissiemeetsystemen voor de controle van de werkelijke emissies tijdens het gebruik in te zetten en procedures voor de controle van de emissies buiten de cyclus (off cycle emissions, OCE) in te voeren.
- (13) Boorddiagnosesystemen zijn belangrijk voor de emissiebeheersing tijdens het gebruik van een voertuig. Omdat het belangrijk is de emissies in reële omstandigheden te beheersen, moet de Commissie de voorschriften voor boorddiagnosesystemen en de tolerantiedrempels voor de foutencontrole regelmatig opnieuw bekijken.
- (14) Om na te gaan in welke mate deze sector tot de mondiale emissies van broeikasgassen bijdraagt, moet de Commissie metingen van het brandstofverbruik en de emissie van kooldioxide door zware bedrijfsvoertuigen invoeren.
- (15) Om de werkelijke emissies tijdens het gebruik, inclusief emissies buiten de cyclus, beter te kunnen beheersen en om de procedure betreffende de overeenstemming tijdens het gebruik te vereenvoudigen, is het zaak een testmethode en prestatievoorschriften op basis van het gebruik van draagbare emissiemeetsystemen vast te stellen.
- (16) Om de doelstellingen inzake luchtkwaliteit te halen, moet de Commissie geharmoniseerde bepalingen invoeren om ervoor te zorgen dat de emissies van zware bedrijfsvoertuigen en –motoren buiten de cyclus afdoende worden beheerst over een breed scala van werkings- en omgevingsomstandigheden.
- (17) De correcte werking van het nabehandelingssysteem, met name in het geval van NO_x , is een basisvereiste om aan de normen inzake verontreinigende emissies te voldoen. In dit verband moeten maatregelen worden vastgesteld die de goede werking garanderen van systemen die gebruikmaken van een reagens.

- (18) De lidstaten kunnen het in de handel brengen van voertuigen die aan de communautaire voorschriften voldoen, met financiële stimulansen bespoedigen. Deze verordening mag geen afbreuk doen aan het recht van de lidstaten om emissies op te nemen in de grondslag voor de berekening van voertuigbelastingen.
- (19) De lidstaten moeten sancties vaststellen voor overtredingen van deze verordening en ervoor zorgen dat deze worden toegepast. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en ontmoedigend zijn.
- (20) De in Richtlijn 80/1269/EG vervatte voorschriften inzake het motorvermogen van motorvoertuigen moeten in deze verordening en in Verordening (EG) nr. 715/2007 worden opgenomen. Bijgevolg moet Verordening (EG) nr. 715/2007 dienovereenkomstig worden gewijzigd en moet Richtlijn 80/1269/EG worden ingetrokken.
- (21) Artikel 14, lid 6, van Verordening (EG) nr. 715/2007 moet worden geschrapt aangezien de richtlijn waarnaar het verwijst, bij deze verordening wordt ingetrokken. Bijgevolg moet Verordening (EG) nr. 715/2007 dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (22) Om de communautaire wetgeving te vereenvoudigen moeten de bestaande richtlijnen door een verordening worden vervangen. Door het gebruik van een verordening worden de gedetailleerde technische voorschriften rechtstreeks van toepassing op fabrikanten, goedkeuringsinstanties en technische diensten en kunnen ze snel en efficiënt worden bijgewerkt. De bestaande wetgeving inzake de emissies van zware bedrijfsvoertuigen, namelijk de Richtlijnen 2005/55/EG, 2005/78/EG en 2006/51/EG, moeten worden ingetrokken.
- (23) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹³.
- (24) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven op het deeltjesaantal gebaseerde grenswaarden in bijlage I op te nemen, het toelaatbare niveau van de NO₂-component in de NO_x-grenswaarde te bepalen, specifieke procedures, tests en voorschriften voor typegoedkeuringen, alsook een meetprocedure voor het deeltjesaantal vast te stellen, en maatregelen vast te stellen inzake emissies buiten de cyclus, toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie en de bij de emissiemeting te gebruiken testcycli. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft, die bedoeld zijn om deze verordening aan te vullen door er nieuwe niet-essentiële elementen aan toe te voegen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG vastgestelde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (25) De doelstellingen van deze verordening, namelijk de voltooiing van de interne markt door de invoering van gemeenschappelijke technische voorschriften betreffende emissies van motorvoertuigen en de waarborging van de toegang tot reparatie- en

¹³ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

onderhoudsinformatie voor onafhankelijke marktdeelnemers op dezelfde basis als voor erkende handelaren en reparatiebedrijven, kunnen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en kunnen daarom beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt. De Gemeenschap kan dus maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

Deze verordening stelt gemeenschappelijke technische voorschriften vast voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen, motoren en vervangingsonderdelen wat hun emissies betreft.

Voorts stelt deze verordening voorschriften vast voor de overeenstemming van voertuigen en motoren tijdens het gebruik, de duurzaamheid van systemen voor verontreinigingsbeheersing, boorddiagnosesystemen (OBD-systemen), de meting van het brandstofverbruik en de emissie van kooldioxide (CO₂) en dieselrook en de toegankelijkheid van de OBD-informatie van het voertuig en de reparatie- en onderhoudsinformatie.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op voertuigen van de categorieën M₁, M₂, N₁ en N₂, zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg en alle motorvoertuigen van de categorieën M₃ en N₃, zoals gedefinieerd in die bijlage.

Deze verordening geldt onverminderd artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) “motor”: de aandrijvingsbron van een voertuig waarvoor typegoedkeuring als technische eenheid, zoals omschreven in punt 25 van artikel 3 van Richtlijn 2007/46/EG, kan worden verleend;
- (2) “verontreinigende gassen”: de als uitlaatgassen uitgestoten koolmonoxide, stikstofoxiden, uitgedrukt in stikstofdioxide(NO₂)-equivalent, en koolwaterstoffen;

- (3) “verontreinigende deeltjes”: de bestanddelen van de uitlaatgassen die bij een maximumtemperatuur van 325 K (52°C) uit het verdunde uitlaatgas worden verwijderd door middel van de filters zoals beschreven in de testprocedure voor de controle van de gemiddelde uitlaatemissies;
- (4) “uitlaatemissies”: de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes;
- (5) “motorcarter”: de ruimten in of buiten de motor die met het oliecarter zijn verbonden door in- of uitwendige verbindingen waaruit gassen en dampen kunnen ontsnappen;
- (6) “systeem voor verontreinigingsbeheersing”: de onderdelen van een voertuig die de uitlaatemissies regelen en/of beperken;
- (7) “boorddiagnosesysteem” of “OBD-systeem”: een emissiebeheersingssysteem dat bij een storing door middel van in een computergeheugen opgeslagen foutcodes kan aangeven in welk gebied de storing waarschijnlijk is opgetreden;
- (8) “manipulatiestrategie”: een emissiebeheersingsstrategie die de doelmatigheid van de emissiebeheersingssystemen vermindert onder omgevings- of werkingsomstandigheden die hetzij bij een normaal gebruik van het voertuig, hetzij buiten de testprocedures van de typegoedkeuring optreden;
- (9) “origineel systeem voor verontreinigingsbeheersing”: een systeem voor verontreinigingsbeheersing of samenstel van dergelijke systemen dat onder de voor het betrokken voertuig verleende typegoedkeuring valt;
- (10) “vervangingsysteem voor verontreinigingsbeheersing”: een systeem voor verontreinigingsbeheersing of samenstel van dergelijke systemen dat bedoeld is ter vervanging van een origineel systeem voor verontreinigingsbeheersing en dat kan worden goedgekeurd als technische eenheid zoals gedefinieerd in artikel 3 van Richtlijn 2007/46/EG;
- (11) “reparatie- en onderhoudsinformatie”: alle informatie die nodig is voor diagnose, onderhoud, inspectie, periodieke controle, reparatie, herprogrammering of re-initialisatie van het voertuig en die de fabrikanten aan hun erkende handelaren en reparatiebedrijven verstrekken, met inbegrip van alle latere wijzigingen van en aanvullingen op deze informatie. Deze informatie omvat alle gegevens die nodig zijn voor het aanbrengen van onderdelen of uitrustingsstukken op voertuigen;
- (12) “onafhankelijke marktdeelnemer”: ondernemingen, met uitzondering van erkende handelaren en reparatiebedrijven, die direct of indirect bij de herstelling en het onderhoud van motorvoertuigen betrokken zijn, met name reparateurs, fabrikanten of distributeurs van reparatieapparatuur, -gereedschap of reserveonderdelen, uitgevers van technische informatie, automobielclubs, wegenwachtdiensten, bedrijven die keurings- en controlediensten aanbieden en bedrijven die opleidingen aanbieden voor installateurs, fabrikanten en reparateurs van uitrustingsstukken voor voertuigen die op alternatieve brandstof rijden;
- (13) “voertuig dat op alternatieve brandstof rijdt”: een voertuig dat qua ontwerp geschikt is om op ten minste één soort brandstof te rijden die ofwel bij atmosferische

temperatuur en druk gasvormig is, ofwel in substantiële mate van niet-minerale oliën is afgeleid;

- (14) “referentiemassa”: de massa van het voertuig in rijklare toestand, verminderd met een massa van 75 kg voor de bestuurder en vermeerderd met een massa van 100 kg.

Artikel 4

Verplichtingen van de fabrikanten

1. De fabrikanten tonen aan dat voor alle nieuwe voertuigen die in de Gemeenschap verkocht, geregistreerd of in het verkeer gebracht worden, voor alle nieuwe motoren die in de Gemeenschap verkocht of in gebruik genomen worden en voor alle nieuwe vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing waarvoor overeenkomstig artikel 8 typegoedkeuring nodig is en die in de Gemeenschap verkocht of in gebruik genomen worden, typegoedkeuring is verleend overeenkomstig deze verordening.
2. De fabrikanten zien erop toe dat de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie, de duurzaamheid van de systemen voor verontreinigingsbeheersing en de overeenstemming tijdens het gebruik worden nageleefd.

De door de fabrikant genomen technische maatregelen waarborgen dat de uitlaatemissies overeenkomstig deze verordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden effectief worden beperkt.

De afgelegde afstand en de periode waarna de duurzaamheid van de systemen voor verontreinigingsbeheersing en de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen of motoren in het kader van de typegoedkeuring moeten worden getest, zijn als volgt:

- a) 160 000 km of, indien dit eerder is, vijf jaar, voor motoren die in voertuigen van de categorieën M₁, N₁ en M₂ worden ingebouwd;
 - b) 300 000 km of, indien dit eerder is, zes jaar, voor motoren die in voertuigen van de categorieën N₂, N₃ met een maximale technisch toelaatbare massa van ten hoogste 16 ton en M₃, klasse I, klasse II en klasse A, alsmede klasse B met een maximale technisch toelaatbare massa van ten hoogste 7,5 ton, worden ingebouwd;
 - c) 700 000 km of, indien dit eerder is, zeven jaar, voor motoren die in voertuigen van de categorieën N₃ met een maximale technisch toelaatbare massa van meer dan 16 ton en M₃, klasse III en klasse B met een maximale technisch toelaatbare massa van meer dan 7,5 ton, worden ingebouwd.
3. De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 39, lid 9, van Richtlijn 2007/46/EG de specifieke procedures en voorschriften voor de toepassing van de leden 1 en 2 van dit artikel vast.

Artikel 5

Voorschriften en tests

1. De fabrikanten zorgen ervoor dat de emissiegrenswaarden in bijlage I worden nageleefd.
2. De fabrikanten rusten hun motoren en voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat de motor of het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening kan voldoen.
3. Het gebruik van manipulatiestrategieën die de doelmatigheid van de emissiebeheersingssystemen verminderen, is verboden.
4. De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 39, lid 9, van Richtlijn 2007/46/EG maatregelen voor de uitvoering van dit artikel vast. Deze maatregelen hebben betrekking op:
 - a) uitlaatemissies, met inbegrip van testcycli, emissies buiten de cyclus, deeltjesaantal, emissies bij stationair toerental, rookcapaciteit en de correcte werking en regeneratie van de systemen voor verontreinigingsbeheersing;
 - b) motorcarteremissies;
 - c) boorddiagnosesystemen en de prestaties van systemen voor verontreinigingsbeheersing tijdens het gebruik;
 - d) de duurzaamheid van systemen voor verontreinigingsbeheersing en vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing, de overeenstemming van in gebruik zijnde motoren en voertuigen, de overeenstemming van de productie en de verkeerswaardigheid;
 - e) kooldioxide-emissies en brandstofverbruik;
 - f) uitbreiding van typegoedkeuringen;
 - g) testapparatuur;
 - h) referentiebrandstoffen;
 - i) meting van het motorvermogen;
 - j) specifieke bepalingen om de correcte werking van de NO_x-beheersingsmaatregelen te garanderen; dergelijke maatregelen zorgen ervoor dat voertuigen die een reagens nodig hebben om de NO_x-emissiegrenswaarden te halen, niet zonder dat reagens kunnen werken.

De Commissie kan volgens de procedure van artikel 39, lid 9, van Richtlijn 2007/46/EG andere maatregelen betreffende specifieke procedures, tests en voorschriften voor typegoedkeuring vaststellen.

Artikel 6

Toegang tot informatie

1. De fabrikanten bieden onafhankelijke marktdeelnemers onbeperkte en gestandaardiseerde toegang tot informatie van het boorddiagnosesysteem (OBD-informatie) en reparatie- en onderhoudsinformatie.

De artikelen 6 en 7 van Verordening (EG) nr. 715/2007 zijn van toepassing.

2. De Commissie bepaalt en actualiseert volgens de procedure van artikel 39, lid 9, van Richtlijn 2007/46/EG, met het oog op de toepassing van lid 1 van dit artikel, de technische specificaties betreffende de manier waarop de OBD-informatie en de reparatie- en onderhoudsinformatie zullen worden verstrekt.

De Commissie kan volgens de procedure van artikel 39, lid 9, van Richtlijn 2007/46/EG andere maatregelen vaststellen die nodig zijn om lid 1 van dit artikel ten uitvoer te leggen.

Artikel 7

Verplichtingen met betrekking tot systemen die met een verbruiksreagens werken

1. Systemen die met een verbruiksreagens werken mogen door de fabrikanten, reparateurs en bestuurders van de voertuigen niet worden gemanipuleerd.
2. De bestuurder rijdt niet met het voertuig zonder verbruiksreagens.

Artikel 8

Tijdschema voor de toepassing van de typegoedkeuring van voertuigen en motoren

1. Met ingang van de datum in artikel 16, tweede alinea, eerste zin, weigeren de nationale autoriteiten om redenen die verband houden met de emissies de EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring van nieuwe motor- of voertuigtypen die niet aan deze verordening voldoen.

Typegoedkeuringscertificaten krachtens eerdere emissiefasen dan Euro 6 mogen worden verleend voor voertuigen en motoren die naar derde landen worden uitgevoerd, op voorwaarde dat op die certificaten duidelijk is vermeld dat de voertuigen en motoren in kwestie niet in de Gemeenschap in de handel mogen worden gebracht.

2. Met ingang van 1 oktober 2014 beschouwen de nationale autoriteiten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen die niet aan deze verordening voldoen, als niet meer geldig voor de toepassing van artikel 26 van Richtlijn 2007/46/EG en verbieden zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van dergelijke voertuigen om redenen die verband houden met de emissies.

Met ingang van diezelfde datum en behalve in het geval van vervangingsmotoren voor in gebruik zijnde voertuigen verbieden de nationale autoriteiten de verkoop of het gebruik van nieuwe motoren die niet aan deze verordening voldoen.

3. Onverminderd de leden 1 en 2 van dit artikel en afhankelijk van de inwerkingtreding van de in artikel 4, lid 3, in artikel 5, lid 4, eerste alinea, en in artikel 6, lid 2, eerste alinea, bedoelde uitvoeringsmaatregelen mogen de nationale autoriteiten, om redenen die verband houden met de emissies, niet weigeren EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen voor een nieuw voertuig- of motortype en mogen zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van een nieuw voertuig en de verkoop of het gebruik van nieuwe motoren niet verbieden, indien dat voertuig of die motoren aan deze verordening voldoen.

Artikel 9

Verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de typegoedkeuring van vervangingsonderdelen

De nationale autoriteiten verbieden dat nieuwe vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing die bestemd zijn om te worden gemonteerd op krachtens deze verordening goedgekeurde voertuigen, worden verkocht of op een voertuig worden gemonteerd indien zij niet van een type zijn waarvoor overeenkomstig deze verordening typegoedkeuring is verleend.

Artikel 10

Financiële stimulansen

1. Afhankelijk van de inwerkingtreding van de uitvoeringsmaatregelen bij deze verordening kunnen de lidstaten voorzien in financiële stimulansen voor in serie geproduceerde motorvoertuigen die aan deze verordening voldoen.

Deze stimulansen gelden voor alle nieuwe voertuigen die in de desbetreffende lidstaat in de handel worden gebracht en aan deze verordening voldoen. Zij lopen echter uiterlijk op 1 oktober 2014 af.

2. Afhankelijk van de inwerkingtreding van de uitvoeringsmaatregelen bij deze verordening kunnen de lidstaten financiële stimulansen toekennen voor het aanpassen van reeds in gebruik zijnde voertuigen aan de in bijlage I vastgestelde emissiegrenswaarden en voor het slopen van voertuigen die niet aan deze verordening voldoen.
3. De in de leden 1 en 2 bedoelde financiële stimulansen bedragen voor elk type motorvoertuig minder dan de extra kosten voor de technische apparatuur waarmee aan de in bijlage I vermelde emissiegrenswaarden wordt voldaan, inclusief de kosten van de montage op het voertuig.
4. De Commissie wordt in kennis gesteld van plannen om de in de leden 1 en 2 bedoelde financiële stimulansen in te voeren of te wijzigen.

Artikel 11

Sancties

1. De lidstaten stellen de sancties vast die bij overtreding van deze verordening worden opgelegd en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en ontmoedigend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk [*18 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening*] in kennis van de desbetreffende bepalingen en stellen haar onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen.
2. Fabrikanten wordt in ieder geval een sanctie opgelegd als zij:
 - a) valse verklaringen afleggen tijdens goedkeuringsprocedures of procedures die tot herroeping leiden;
 - b) testresultaten voor typegoedkeuring of overeenstemming tijdens het gebruik vervalsen;
 - c) gegevens of technische specificaties achterhouden die tot herroeping of intrekking van een typegoedkeuring kunnen leiden;
 - d) manipulatiestrategieën gebruiken;
 - e) toegang tot informatie weigeren.

Fabrikanten, reparateurs en bestuurders wordt in ieder geval een sanctie opgelegd als zij systemen die met een verbruiksreagens werken, manipuleren.

Bestuurders wordt in ieder geval een sanctie opgelegd als zij met het voertuig rijden zonder verbruiksreagens.

Artikel 12

Herziening van de specificaties

1. Na de afronding van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma, dat wordt uitgevoerd onder leiding van het Wereldforum voor de harmonisatie van voertuigreglementen, zal de Commissie, zonder het niveau van milieubescherming in de Gemeenschap te verlagen:
 - a) op deeltjesaantal gebaseerde grenswaarden invoeren en indien van toepassing, het toelaatbare niveau van de NO₂-component in de NO_x-grenswaarde specificeren, overeenkomstig artikel 39, lid 2, van Richtlijn 2007/46/EG;
 - b) een meetprocedure voor het deeltjesaantal vaststellen.
2. De Commissie zal correlatiefactoren vaststellen tussen de Europese transiënte cyclus (ETC) en de Europese stationaire cyclus (ESC) zoals beschreven in Richtlijn 2005/55/EG, en de wereldwijd geharmoniseerde transiënte rijcyclus (WHTC) en de

wereldwijd geharmoniseerde stationaire rijcyclus (WHSC), en de grenswaarden dienovereenkomstig aanpassen.

3. De Commissie beoordeelt regelmatig de procedures, tests en voorschriften zoals bedoeld in artikel 5, lid 4, evenals de testcycli voor het meten van emissies.

Blijkt bij deze beoordeling dat deze niet langer adequaat zijn of niet langer de echte emissies weerspiegelen, dan worden zij aangepast teneinde adequaat de emissies bij reëel rijden op de weg te weerspiegelen.

4. De Commissie beoordeelt regelmatig de in artikel 3, punt 2, genoemde verontreinigende stoffen. Indien de Commissie concludeert dat het nodig is de emissies van additionele verontreinigende stoffen te reguleren, dan wijzigt zij deze verordening dienovereenkomstig.

Artikel 13

Wijzigingen van Verordening (EG) nr. 715/2007

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

1. Artikel 5, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:
 - i) na punt h) wordt het woord “en” geschrapt;
 - ii) het volgende punt j) wordt toegevoegd:
‘j) meting van het motorvermogen.’
2. Artikel 14, lid 6, wordt geschrapt.

Artikel 14

Wijzigingen van Richtlijn 2007/46/EG

De bijlagen IV, VI en IX bij Richtlijn 2007/46/EG worden overeenkomstig bijlage II bij deze verordening gewijzigd.

Artikel 15

Intrekking

1. Richtlijn 80/1269/EEG van de Raad, de Richtlijnen 88/195/EEG, 97/21/EG, 1999/99/EG en 2005/78/EG van de Commissie en Richtlijn 2005/55/EG worden ingetrokken met ingang van 1 oktober 2014.
2. Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar deze verordening.

Artikel 16

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 april 2013. Artikel 8, lid 3, en artikel 10 zijn echter van toepassing met ingang van de datum van inwerkingtreding, en de punten 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i) en 3 d) i) van bijlage II zijn van toepassing met ingang van 1 oktober 2014.

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

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE I

Euro 6-emissiegrenswaarden

	Grenswaarden							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽³⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Deeltjes massa (mg/kWh)	Deeltjes aantal ⁽¹⁾ (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽²⁾								
WHTC ⁽²⁾								

Noot:

PI = elektrische ontsteking

CI = compressieontsteking

⁽¹⁾ De norm voor het deeltjesaantal zal in een later stadium worden vastgesteld.

⁽²⁾ De grenswaarden voor de WHSC en de WHTC worden in een later stadium ingevoerd, zodra correlatiefactoren met betrekking tot de huidige cycli (ESC en ETC) zijn vastgesteld.

⁽³⁾ Het toelaatbare niveau van de NO₂-component in de NO_x-grenswaarde kan in een later stadium worden bepaald.

BIJLAGE II

Wijzigingen van Richtlijn 2007/46/EG

Richtlijn 2007/46/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Bijlage IV, deel I, wordt als volgt gewijzigd:

a) de tabel wordt als volgt gewijzigd:

i) punt 40 wordt geschrapt;

ii) het volgende punt 41 bis wordt ingevoegd:

Onderwerp	Regelgeving	Publicatieblad	Van toepassing op											
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
41 bis Emissies (Euro 6) van zware bedrijfsvoertuigen/ toegang tot informatie	[(EG) nr. .../... nummer van deze verordening invoegen]	[L [...] van [...], blz. [...]] verwijzing naar deze verordening invoegen]	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X						

iii) de volgende noot wordt toegevoegd:

“(12) Voor voertuigen met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg waarvoor geen typegoedkeuring is verleend (op verzoek van de fabrikant en op voorwaarde dat hun massa niet meer dan 2 840 kg bedraagt) overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007.”

b) in het aanhangsel wordt de tabel als volgt gewijzigd:

i) punt 40 wordt geschrapt;

ii) het volgende punt 41 bis wordt ingevoegd:

	Onderwerp	Regelgeving	Publicatieblad	M ₁
41 bis	Emissies (Euro 6) van zware bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van de voorschriften inzake boorddiagnose (OBD) en toegang tot informatie/ toegang tot informatie	[(EG) nr. .../... nummer van deze verordening invoegen]	[L [...] van [...], blz. [...]] verwijzing naar deze verordening invoegen]	A

2. In het aanhangsel van bijlage VI wordt de tabel als volgt gewijzigd:

a) punt 40 wordt geschrapt;

b) het volgende punt 41 bis wordt ingevoegd:

Betreft:	Regelgeving	Gewijzigd bij	Van toepassing op varianten
41 bis Emissies (Euro 6) van zware bedrijfsvoertuigen/ toegang tot informatie	[(EG) nr. .../... <i>nummer van deze verordening invoegen</i>]		

3. Bijlage XI wordt als volgt gewijzigd:

a) in aanhangsel 1 wordt de tabel als volgt gewijzigd:

i) punt 40 wordt geschrapt;

ii) het volgende punt 41 bis wordt ingevoegd:

Nr.	Onderwerp	Regelgeving	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
41 bis	Emissies (Euro 6) van zware bedrijfsvoertuigen/ toegang tot informatie	[(EG) nr. .../... <i>nummer van deze verordening invoegen</i>]	G+H	G+H	G+H	G+H

b) in aanhangsel 2 wordt de tabel als volgt gewijzigd:

i) punt 40 wordt geschrapt;

ii) het volgende punt 41 bis wordt ingevoegd:

Nr.	Onderwerp	Regelgeving	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
41 bis	Emissies (Euro 6) van zware bedrijfsvoertuigen/ toegang tot informatie	[(EG) nr. .../... <i>nummer van deze verordening invoegen</i>]	X	X	X	X	X	X				

c) in aanhangsel 4 wordt de tabel als volgt gewijzigd:

i) punt 40 wordt geschrapt;

ii) het volgende punt 41 bis wordt ingevoegd:

Nr.	Onderwerp	Regelgeving	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4

Nr.	Onderwerp	Regelgeving	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41 bis	Emissies (Euro 6) van zware bedrijfsvoertuigen/ toegang tot informatie	[(EG) nr. .../... <i>nummer van deze verordening invoegen</i>]	H	H	H	H	H				

d) in aanhangsel 5 wordt de tabel als volgt gewijzigd:

i) punt 40 wordt geschrapt;

ii) het volgende punt 41 bis wordt ingevoegd:

Nr.	Onderwerp	Regelgeving	Mobiele kraan van categorie N ₃
41 bis	Emissies (Euro 6) van zware bedrijfsvoertuigen/ toegang tot informatie	[(EG) nr. .../... <i>nummer van deze verordening invoegen</i>]	X