

I

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EG) Nr. 595/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 18 juni 2009

betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG

(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 Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De interne markt bestaat uit een gebied zonder binnen grenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Te dien einde is een uitgebreid communautair typegoedkeurings-systeem 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.

⁽¹⁾ PB C 211 van 19.8.2008, blz. 12.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 16 december 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 8 juni 2009.

(2) Deze verordening is een nieuwe bijzondere verordening in het kader van de communautaire typegoedkeurings-procedure krachtens Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) ⁽³⁾. 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 regelgevings-aanpak ingevoerd. Daarom moeten bij deze verordening uitsluitend fundamentele bepalingen over voertuigemissies worden vastgesteld, terwijl de technische specificaties moeten worden vastgesteld bij volgens comitéprocedures goedgekeurde uitvoeringsmaatregelen.

(4) Volgens het Zesde Milieuoactieprogramma van de Europese Gemeenschap, dat is vastgesteld bij Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2002 ⁽⁴⁾, 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 volksgezondheid, en in het bijzonder van gevoelige personen, alsook voor nationale emissieplafonds. In aansluiting op haar Mededeling van 4 mei 2001 inzake het programma „Schone lucht voor Europa” (CAFE) heeft de Commissie op 21 september 2005 een andere Mededeling goedgekeurd,

⁽³⁾ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

getiteld „Thematische strategie inzake luchtverontreiniging”. 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 VI-normen zijn een van de maatregelen ter vermindering van de werkelijke emissie van luchtverontreinigende stoffen tijdens het gebruik, waaronder deeltjes en ozonprecursoren zoals stikstofoxiden (NO_x) 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 alsook een passend tijdschema voor de verwezenlijking en de ontwikkeling van de nodige technische oplossingen.
- (6) Met name, is het noodzakelijk dat de emissie van NO_x door zware bedrijfsvoertuigen daalt 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 NO_x worden vastgesteld, wordt de voertuigfabrikanten zekerheid geboden voor de planning voor de hele Europese Unie 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 systemen inzake boorddiagnose (OBD) en de interactie daarvan met andere voertuigsystemen. Er moet worden vastgesteld aan welke technische specificaties de informatieverstrekking op de websites van fabrikanten moeten voldoen, en er moeten gerichte maatregelen komen om een redelijke toegang voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) te waarborgen.
- (9) Uiterlijk 7 augustus 2013 moet de Commissie de werking van het systeem inzake onbeperkte toegang tot alle voertuigreparatie- en onderhoudsinformatie herzien om

te bepalen of het aangewezen is alle bepalingen betreffende de toegang tot voertuigreparatie- en onderhoudsinformatie in het herziene typegoedkeuringskaderrichtlijn te consolideren. Indien de bepalingen inzake toegang tot dergelijke informatie op deze wijze zijn geconsolideerd, worden de overeenkomstige bepalingen van deze verordening ingetrokken, op voorwaarde dat de bestaande rechten van toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie worden gehandhaafd.

- (10) De Commissie dient de ontwikkeling te bevorderen van een internationaal standaardformaat voor onbeperkte en gestandaardiseerde toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, bijvoorbeeld via de werkzaamheden van het Europese Comité voor Standaardisatie (CEN).
- (11) Het is zeer belangrijk een gemeenschappelijke Europese standaard voor voertuig-OBD en reparatie- en onderhoudsinformatie vast te stellen. Tot op het ogenblik waarop deze standaard is goedgekeurd, dient voertuig-OBD en reparatie- en onderhoudsinformatie te worden voorgesteld op een toegankelijke wijze en in een formaat dat niet-discriminerende toegang verzekert. De informatie dient beschikbaar te worden gemaakt op de websites van de fabrikanten of, indien dit vanwege de aard van de informatie niet mogelijk is, in een ander geëigend formaat.
- (12) 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. Zo nodig dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel indienen om deze emissies te reglementeren.
- (13) De invoering van voertuigen op alternatieve brandstof, die mogelijk een geringe emissie van NO_x en deeltjes hebben, moet worden aangemoedigd. Daarom moeten grenswaarden voor koolwaterstoffen, niet-methaan-koolwaterstoffen en methaan worden vastgesteld.
- (14) Met het oog op de beheersing van de emissies van ultrafijne deeltjes (PM 0,1 µm en kleiner) moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven 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 deeltjesmeetprogramma van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) putten en met de bestaande ambitieuze doelstellingen voor het milieu stroken.
- (15) Om deze milieudoelstellingen te verwezenlijken dient vermeld te worden dat de grenzen voor het deeltjesaantal moeten beantwoorden aan de beste resultaten die op dit moment met deeltjesfilters behaald kunnen worden met gebruikmaking van de best beschikbare technologie.

- (16) 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,) in te voeren.
- (17) Het aanbrengen van deeltjesfilters in bestaande bedrijfsvoertuigen met dieselmotor kan tot verhoogde stikstofdioxide (NO₂) NO₂-emissie leiden. In het kader van de thematische strategie inzake luchtverontreiniging moet de Commissie derhalve een wetgevingsvoorstel formuleren met het oog op de harmonisatie van de nationale regelingen inzake het aanbrengen van filters in bestaande voertuigen en er daarbij op toe zien dat de milieueisen worden opgenomen.
- (18) 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.
- (19) Om na te gaan in welke mate deze sector als geheel tot de mondiale emissies van broeikasgassen bijdraagt, moet de Commissie metingen van het brandstofverbruik en de emissie van kooldioxide (CO₂) door zware bedrijfsvoertuigen invoeren.
- (20) Om de markt voor schone energie-efficiënte voertuigen te stimuleren moet de Commissie nagaan of het mogelijk is een definitie en een methodologie van energieverbruik en CO₂-emissies te ontwikkelen die geldt voor het hele voertuig en niet alleen voor de motor, zonder vooruit te lopen op het gebruik van virtuele en reële tests. Bij deze definitie en bij de methodologie dient ook aandacht te worden besteed aan alternatieve aandrijvingsmechanismen (bijvoorbeeld hybride voertuigen) en het effect van verbeteringen aan voertuigen zoals aerodynamische vorm, gewicht, laadvermogen en rolweerstand. Indien een geschikte voorstellingsmethode en vergelijking kan worden vastgesteld, dan moet het afgeleide brandstofverbruik en de CO₂-emissie voor het publiek beschikbaar worden gemaakt voor afzonderlijke voertuigtypen.
- (21) 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, dienen, binnen een passend tijdschema, een testmethode en prestatievoorschriften op basis van het gebruik van draagbare emissiemeetsystemen te worden vastgesteld.
- (22) Om de EU-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 motorbedrijfs- en omgevingsomstandigheden.
- (23) 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.
- (24) 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 methode voor de berekening van voertuigbelastingen.
- (25) De lidstaten dienen zich te baseren op de Euro VI-normen om maatregelen vast te stellen die ervoor zorgen dat bestaande zware bedrijfsvoertuigen worden aangepast.
- (26) De lidstaten moeten regels vaststellen voor overtredingen van deze verordening en ervoor zorgen dat deze worden toegepast. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en ontmoedigend zijn.
- (27) De in 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⁽¹⁾ vervatte voorschriften inzake het motorvermogen van motorvoertuigen moeten in deze verordening en in Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie⁽²⁾ worden opgenomen. Bijgevolg moet Verordening (EG) nr. 715/2007 dienovereenkomstig worden gewijzigd en moet Richtlijn 80/1269/EEG worden ingetrokken.
- (28) Om de communautaire wetgeving te vereenvoudigen moet de bestaande wetgeving inzake de emissies van zware voertuigen, te weten Richtlijn 2005/55/EG⁽³⁾ en Richtlijn 2005/78/EG van de Commissie⁽⁴⁾, 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. Daarom moeten de Richtlijnen 2005/55/EG en 2005/78/EG worden ingetrokken en moet Verordening (EG) nr. 715/2007 dienovereenkomstig worden gewijzigd.

⁽¹⁾ PB L 375 van 31.12.1980, blz. 46.

⁽²⁾ PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.

⁽³⁾ Richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de 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).

⁽⁴⁾ Richtlijn 2005/78/EG van de Commissie van 14 november 2005 tot uitvoering van Richtlijn 2005/55/EG en tot wijziging van de bijlagen I, II, III, IV en VI daarbij (PB L 313 van 29.11.2005, blz. 1).

- (29) 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 uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (30) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven op het deeltjesaantal gebaseerde grenswaarden in bijlage I op te nemen, indien nodig 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, het gebruik van draagbare emissiemeetsystemen, toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie en de bij de emissiemeting te gebruiken testcycli. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft, tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening, door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG vastgestelde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (31) Aangezien de doelstelling 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 onderhoudsinformatie voor onafhankelijke marktdeelnemers op dezelfde basis als voor erkende handelaren en reparatiebedrijven, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBLEN 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, OBD-systemen, de meting van het brandstofverbruik en de emissie van CO₂ en de toegankelijkheid van de OBD van het voertuig en de reparatie- en onderhoudsinformatie.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op motorvoertuigen 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 op 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.

Op verzoek van de fabrikant wordt de typegoedkeuring die krachtens deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan is verleend voor een voltooid voertuig uitgebreid tot het onvoltooide voertuig met een referentiemassa van niet meer dan 2 610 kg. De typegoedkeuring wordt uitgebreid als de fabrikant kan aantonen dat alle koetswerkcombinaties die naar verwachting op het onvoltooide voertuig zullen worden aangebracht de referentiemassa van het voertuig vergroten tot boven 2 610 kg.

Op verzoek van de fabrikant wordt de typegoedkeuring die krachtens deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan voor een voertuig is verleend uitgebreid tot varianten en versies ervan met een referentiemassa van meer dan 2 380 kg, mits dit voertuig ook voldoet aan de eisen in verband met de meting van uitgestoten broeikasgassen en brandstofverbruik die worden vastgesteld in Verordening (EG) nr. 715/2007 en de maatregelen ter uitvoering daarvan.

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 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(OBD)”: een systeem in een voertuig of verbonden met een motor dat storingen kan herkennen en, indien van toepassing, daarvan via een alarmsysteem melding kan maken, door middel van in een computergeheugen opgeslagen informatie kan aangeven in welk gebied de storing waarschijnlijk is opgetreden, en de mogelijkheid biedt deze gegevens buiten het voertuig te lezen;
8. „manipulatiestrategie”: een emissiebeheersingsstrategie die de doelmatigheid van de emissiebeheersingsystemen vermindert onder omgevings- of motorbedrijfsomstandigheden 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, punt 25, van Richtlijn 2007/46/EG;
11. „reparatie- en onderhoudsinformatie van voertuigen”: alle informatie die nodig is voor diagnose, onderhoud, inspectie, periodieke controle, reparatie, herprogrammering of re-initialisatie dan wel diagnostische ondersteuning op afstand 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. „fabrikant”: persoon of instantie die tegenover de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeurings- en vergunningsprocedure en die instaat voor overeenstemming van de productie. Het is niet noodzakelijk dat deze persoon of instantie rechtstreeks betrokken is bij alle fasen van de bouw van het voertuig, het systeem, het onderdeel of de technische eenheid onderworpen aan de goedkeuringsprocedure;
13. „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, automobiellclubs, wegenwachtendiensten, 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;
14. „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;
15. „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;
16. „manipulatie”: het onwerkzaam maken, aanpassen of wijzigen van het emissiebeheersing- of aandrijfsysteem van het voertuig, met inbegrip van software of andere onderdelen voor logische besturing van deze systemen, met als al dan niet bedoeld gevolg dat de emissieprestaties van het voertuig slechter worden.

De Commissie kan de in punt 7 van de eerste alinea bedoelde definitie aanpassen om aan te sluiten bij de technische vooruitgang in OBD-systemen. Die maatregel, die beoogt niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

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 vervangingsystemen voor verontreinigingsbeheersing waarvoor overeenkomstig artikel 8 en artikel 9 typegoedkeuring nodig is en die in de Gemeenschap verkocht of in gebruik genomen worden, typegoedkeuring is verleend overeenkomstig deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan.

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 en de maatregelen ter uitvoering ervan 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 M_1 , N_1 en M_2 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 t en M₃, klasse I, klasse II en klasse A, alsmede klasse B met een maximale technisch toelaatbare massa van ten hoogste 7,5 t, 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 t en M₃, klasse III en klasse B met een maximale technisch toelaatbare massa van meer dan 7,5 t, worden ingebouwd.

3. De Commissie stelt specifieke procedures en voorschriften voor de toepassing van de leden 1 en 2 van dit artikel vast. Die maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen, worden aangenomen volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 5

Voorschriften en tests

1. De fabrikanten zorgen ervoor dat de emissiegrenswaarden in bijlage I worden nageleefd.
2. De fabrikanten rusten hun voertuigen en motoren 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 kan voldoen aan deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan.
3. Het gebruik van manipulatiestrategieën die de doelmatigheid van de emissiebeheersingssystemen verminderen, is verboden.
4. De Commissie stelt maatregelen voor de uitvoering van dit artikel vast, onder meer maatregelen met betrekking tot:
- a) uitlaatemissies, met inbegrip van: testcycli, het gebruik van draagbare emissiemeetsystemen voor de controle van de werkelijk bij gebruik veroorzaakte emissies, de controle en beperking van emissies buiten de cyclus, de vaststelling van grenswaarden voor het deeltjesaantal met inachtneming van de bestaande ambitieuze milieueisen, en emissies bij stationair toerental;
- b) motorcarteremissies;
- c) OBD-systemen 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) CO₂-emissies en brandstofverbruik;
- f) uitbreiding van typegoedkeuringen;
- g) testapparatuur;
- h) referentiebrandstoffen zoals benzine, diesel, gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen, zoals bio-ethanol, biodiesel en biogas;
- i) meting van het motorvermogen;
- j) correcte werking en regeneratie van emissiebeheersingssystemen;
- k) specifieke bepalingen om de correcte werking van de NO_x-beheersingmaatregelen te garanderen; dergelijke bepalingen zorgen ervoor dat voertuigen niet kunnen werken als de maatregelen ter beperking van NO_x onwerkzaam zijn, bijvoorbeeld als gevolg van het ontbreken van een noodzakelijk reagens of een verkeerde of uitgeschakelde uitlaatgasrecirculatiestroom (EGR).

Die maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 6

Toegang tot informatie

1. De fabrikanten bieden onafhankelijke marktdeelnemers onbeperkte en gestandaardiseerde toegang tot informatie van het voertuig-OBD, diagnoseapparatuur en andere apparatuur alsmede instrumenten, met inbegrip van relevante software, en reparatie- en onderhoudsinformatie.

De fabrikanten stellen een gestandaardiseerde, veilige en niet plaatsgebonden structuur ter beschikking om onafhankelijke reparatiebedrijven in de gelegenheid te stellen werkzaamheden te verrichten die ingrepen in het veiligheidssysteem van het voertuig vereisen.

In het geval van typegoedkeuring in meerdere stadia is de voor elke goedkeuring verantwoordelijke fabrikant ook verantwoordelijk voor het leveren van reparatie-informatie betreffende dat stadium aan zowel de eindfabrikant als de onafhankelijke marktdeelnemers. De eindfabrikant is verantwoordelijk voor het leveren van informatie betreffende het hele voertuig aan onafhankelijke marktdeelnemers.

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

Tot het moment waarop deze standaard bijvoorbeeld via het CEN is goedgekeurd, dient voertuig-OBD en reparatie- en onderhoudsinformatie te worden gepresenteerd op een toegankelijke wijze en in een niet-discriminerend formaat.

Die informatie dient beschikbaar te worden gemaakt op de websites van de fabrikanten of, indien dit vanwege de aard van de informatie niet mogelijk is, in een ander geëigend formaat.

2. De Commissie bepaalt en actualiseert, met het oog op de toepassing van lid 1, de passende technische specificaties betreffende de manier waarop de voertuig-OBD en de reparatie- en onderhoudsinformatie van voertuigen zullen worden verstrekt. De Commissie houdt rekening met de actuele informatietechnologie, verwachte ontwikkelingen op het gebied van de voertuigtechnologie, bestaande ISO-normen en de mogelijkheid van een wereldwijde ISO-norm.

De Commissie kan andere maatregelen vaststellen die nodig zijn om lid 1 ten uitvoer te leggen.

Die maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

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 gebruikers van de voertuigen niet worden gemanipuleerd.

2. De gebruikers van voertuigen rijden niet met het voertuig zonder verbruiksreagens.

Artikel 8

Tijdschema voor de toepassing van de typegoedkeuring van voertuigen en motoren

1. Met ingang van 31 december 2012 weigeren de nationale autoriteiten om redenen die verband houden met de emissies de EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring van nieuwe voertuig- of motortypen die niet aan deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan voldoen.

Typegoedkeuringscertificaten krachtens eerdere emissiefasen dan Euro VI 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 31 december 2013 beschouwen de nationale autoriteiten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen die niet aan deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan 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 en de maatregelen ter uitvoering ervan 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, 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 en de maatregelen ter uitvoering ervan voldoen.

Artikel 9

Verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de typegoedkeuring van vervangingsonderdelen

De verkoop of montage op een voertuig van nieuwe vervangingssystemen voor verontreinigingsbeheersing die bestemd zijn om te worden gemonteerd op krachtens deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan goedgekeurde voertuigen, is verboden indien zij niet van een type zijn waarvoor overeenkomstig deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan 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 en de maatregelen ter uitvoering ervan voldoen.

Deze stimulansen gelden voor alle nieuwe voertuigen die in de desbetreffende lidstaat in de handel worden gebracht en aan deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan voldoen. Zij lopen echter uiterlijk op 31 december 2013 af.

2. Afhankelijk van de inwerkingtreding van de uitvoeringsmaatregelen bij deze verordening kunnen de lidstaten financiële stimulansen toekennen om ervoor te zorgen dat reeds in gebruik zijnde voertuigen voldoen aan de in bijlage I vastgestelde emissiegrenswaarden en dat voertuigen die niet aan deze verordening en de maatregelen ter uitvoering ervan voldoen, worden gesloopt.

3. De in de leden 1 en 2 bedoelde financiële stimulansen bedragen voor elk type motorvoertuig niet meer 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 en de maatregelen ter uitvoering ervan 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 op 7 februari 2011 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 gebruikers van voertuigen wordt in ieder geval een sanctie opgelegd als zij systemen voor beheersing van de emissie van NO_x manipuleren. Dit geldt bijvoorbeeld voor manipulatie van systemen die met een verbruiksreagens werken.

Gebruikers van de voertuigen 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 de relevante onderdelen van het deeltjesmeetprogramma van de VN/ECE, 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) als extra controle op de emissie van deeltjes op deeltjesaantal gebaseerde grenswaarden invoeren die zijn vastgesteld op een niveau dat is afgestemd op de technologieën die op dat ogenblik effectief gebruikt worden om te voldoen aan de begrenzing voor deeltjes massa;
- b) een meetprocedure voor het deeltjesaantal vaststellen.

Ook zal de Commissie, zonder het niveau van milieubescherming in de Gemeenschap te verlagen, indien nodig een grenswaarde voor NO₂-emissie vaststellen naast de grenswaarde voor de totale NO_x-emissie. De grenswaarde voor NO₂-emissie wordt vastgesteld op een niveau dat is afgestemd op de prestaties van de op dat tijdstip bestaande technologieën.

Die maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

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. Die maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

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. Die maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

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 dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel tot wijziging van deze verordening in.

*Artikel 13***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het technisch comité motorvoertuigen (TCMV), vastgesteld bij artikel 40, lid 1, van Richtlijn 2007/46/EG.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

*Artikel 14***Uitvoering**

Uiterlijk op 1 april 2010 stelt de Commissie de in artikel 4, lid 3, artikel 5, lid 4, artikel 6, lid 2 en artikel 12, lid 1, onder a) en b), bedoelde uitvoeringsmaatregelen vast.

*Artikel 15***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 wordt toegevoegd:
 - „j) het meten van het motorvermogen.”.

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

Gedaan te Brussel, 18 juni 2009.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad
De voorzitter
Š. FÜLE

2) Artikel 14, lid 6, wordt geschrapt.

*Artikel 16***Wijzigingen van Richtlijn 2007/46/EG**

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

*Artikel 17***Intrekking**

1. Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG worden ingetrokken met ingang van 31 december 2013.

2. Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar deze verordening.

*Artikel 18***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 7 augustus 2009. Artikel 8, lid 3, en artikel 10 zijn echter van toepassing met ingang van 7 augustus 2009, en de punten 1 a) i), 1 b) i), 2 a), 3 a) i), 3 b) i), 3 c) i), 3 d) i) en 3 e) i) van bijlage II zijn van toepassing met ingang van 31 december 2013.