

## I

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

## VERORDENINGEN

## 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

(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 <sup>(1)</sup>,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De interne markt omvat een ruimte zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal moet worden gewaarborgd. Daartoe is bij Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan <sup>(3)</sup> een allesomvattend communautair systeem voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen vastgesteld. 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 maakt deel uit van een reeks afzonderlijke regelgevingsteksten in het kader van de communautaire typegoedkeuringsprocedure overeenkomstig Richtlijn 70/156/EEG. Daarom moet die richtlijn dienovereenkomstig worden gewijzigd.

- (3) Op verzoek van het Europees Parlement is voor de communautaire voertuigwetgeving een nieuwe regelgevingsaanpak ingevoerd. Vandaar dat bij deze verordening de fundamentele bepalingen betreffende voertuigemissies worden vastgesteld, terwijl de technische specificaties zullen worden vastgesteld bij volgens comitologieprocedures genomen uitvoeringsmaatregelen.
- (4) In maart 2001 is de Commissie van start gegaan met het programma „Schone lucht voor Europa” (CAFE), waarvan de hoofdlijnen in een mededeling van 4 mei 2005 zijn uiteengezet. Naar aanleiding daarvan is bij mededeling van 21 september 2005 een thematische strategie inzake luchtverontreiniging vastgesteld. Een van de conclusies van de thematische strategie is dat emissies uit de vervoersector (vervoer door de lucht, over zee en over het land), van huishoudens en uit de energie-, landbouw- en industriector verder moeten worden verminderd om de EU-doelstellingen inzake luchtkwaliteit te verwezenlijken. De vermindering van de voertuigemissies dient hier als onderdeel van een algehele strategie te worden gezien. De Euro 5 en 6-normen zijn een van de ontwikkelde maatregelen ter vermindering van de uitstoot van deeltjes (fijnstof) en ozonprecursoren zoals stikstofoxide en koolwaterstof.
- (5) Om de luchtkwaliteitsdoelstellingen in de Europese Unie te halen, moet onverminderd worden gestreefd naar vermindering van voertuigemissies. Daarom moet de industrie duidelijke informatie krijgen over de toekomstige emissiegrenswaarden. Om deze reden bevat deze verordening naast Euro 5- ook de Euro 6-emissiegrenswaarden.
- (6) Met name de stikstofoxide-uitstoot van diesellootvoertuigen moet aanzienlijk dalen om de luchtkwaliteit te verbeteren en te voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging. Hiertoe moeten de ambitieuze grenswaarden worden gehaald van de Euro 6-fase, zonder de voordelen van dieselmotoren te moeten opgeven op het gebied van brandstofverbruik en uitstoot van koolwaterstof en koolmonoxide. Door reeds in een vroeg stadium deze bijkomende norm ter verlaging van de stikstofoxide-uitstoot vast te stellen, verschaft dit de fabrikanten van voertuigen zekerheid voor hun Europese brede langetermijnplanning.

<sup>(1)</sup> PB C 318 van 23.12.2006, blz. 62.

<sup>(2)</sup> Advies van het Europees Parlement van 13 december 2006 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 30 mei 2007.

<sup>(3)</sup> PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/96/EG (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 81).

- (7) Bij het vaststellen van emissienormen is het van belang rekening te houden met de gevolgen voor de markten en het concurrentievermogen van de fabrikanten, de directe en indirecte kosten voor het bedrijfsleven en de voordelen op het punt van aanmoediging van innovatie, betere luchtkwaliteit, lagere gezondheidskosten en extra levensjaren, evenals de gevolgen voor de totale CO<sub>2</sub>-emissiebalans.
- (8) Een onbeperkte toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie — via een gestandaardiseerde format voor het vinden van technische informatie — en effectieve concurrentie op de onderhouds- en reparatiemarkt voor voertuigen is nodig om de werking van de interne markt, met name op de punten van het vrij verkeer van goederen, de vrijheid van vestiging en de vrijheid van dienstverlening te verbeteren. Een groot deel van deze informatie betreft boorddiagnosesystemen (OBD-systemen) en de interactie daarvan met andere voertuigsystemen. Er moet worden vastgesteld aan welke technische specificaties de websites van fabrikanten zullen moeten voldoen, naast gerichte maatregelen om een redelijke toegang voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo/mkb) te waarborgen. Gemeenschappelijke normen, vastgesteld met medewerking van de betrokken marktdeelnemers, bijvoorbeeld de OASIS <sup>(1)</sup> -format, kunnen de uitwisseling van informatie tussen fabrikanten en dienstverleners vergemakkelijken. Daarom is het aangewezen aanvankelijk te eisen dat de technische specificaties van de OASIS-format worden gebruikt en de Commissie te vragen CEN/ISO te verzoeken dit format verder te ontwikkelen tot een norm die op een bepaald ogenblik de OASIS-format moet vervangen.
- (9) Uiterlijk vier jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening, moet de Commissie de werking van het systeem inzake toegang tot alle voertuigreparatie- en onderhoudsinformatie herzien om te bepalen of het aangewezen is alle bepalingen betreffende de toegang tot voertuigreparatie- en onderhoudsinformatie in een herziene typegoedkeuringskaderrichtlijn te consolideren. Als de bepalingen betreffende de toegang tot alle voertuiginformatie in die richtlijn worden opgenomen, moeten de overeenkomstige bepalingen van deze verordening worden ingetrokken, op voorwaarde dat de bestaande rechten inzake toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie gevrijwaard blijven.
- (10) 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.
- (11) Teneinde de invoering van voertuigen op alternatieve brandstof die mogelijk een geringe emissie van stikstof en deeltjes hebben, te vereenvoudigen en niet van de markt te laten verdringen en tegelijkertijd bij voertuigen met benzinemotoren een geringere emissie te bereiken, worden in deze verordening afzonderlijke grenswaarden ingevoerd voor totale koolwaterstoffen en totale niet-methaan-koolwaterstoffen.
- (12) Er moet onverminderd worden gestreefd naar vaststelling van strengere emissiegrenswaarden, o.a. kooldioxide-emissieverminderingen en de garantie dat die grenswaarden in relatie staan tot de werkelijke gebruiksprestaties van voertuigen.
- (13) Met het oog op de beperking van de emissies van ultrafijne deeltjes (PM 0,1 µm en kleiner), moet de Commissie zo spoedig mogelijk en uiterlijk bij de inwerkingtreding van de Euro 6-fase een aanpak vaststellen die gebaseerd is op het aantal deeltjes, naast de momenteel gevolgde aanpak op basis van de deeltjesmassa, een en ander op basis van de resultaten van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma en onder waarborging van de bestaande ambitieuze doelstellingen voor het milieu.
- (14) Om de herhaalbaarheid van metingen van de deeltjesmassa en het aantal deeltjes in laboratoria te verbeteren, moet de Commissie ter vervanging van de tot dusverre gebruikte meetprocedure zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk bij de inwerkingtreding van de Euro 6-fase een nieuwe meetprocedure aannemen, een en ander op basis van de resultaten van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma. Wanneer de nieuwe meetprocedure wordt toegepast, moeten de in deze verordening vermelde grenswaarden voor de deeltjesmassa worden bijgesteld, aangezien met de nieuwe procedure een kleinere massa kan worden gedetecteerd dan met de huidige.
- (15) De Commissie moet regelmatig nagaan of de Europese rijcyclus „New European Drive Cycle” – de testprocedure die ten grondslag ligt aan de verordeningen betreffende EG-typegoedkeuring met betrekking tot emissies - aan herziening toe is. Het kan nodig zijn de testcycli te actualiseren of te vervangen naar aanleiding van wijzigingen in de voertuigspecificaties en het rijgedrag. Herzieningen kunnen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de emissies in reële omstandigheden overeenstemmen met de emissies die bij de typegoedkeuring worden gemeten. Voorts moet worden overwogen om draagbare emissiemeetsystemen te gebruiken en het „not-to-exceed”-regelgevingsconcept in te voeren.
- (16) Boorddiagnosesystemen zijn belangrijk voor de emissiecontrole tijdens het gebruik van een voertuig. Omdat het belangrijk is de emissies in reële omstandigheden te beperken, moet de Commissie de vereisten voor boorddiagnosesystemen en de tolerantiedrempels voor de foutencontrole regelmatig opnieuw bekijken.
- (17) Om technische handelsbarrières tussen de lidstaten te voorkomen, is een gestandaardiseerde methode voor de meting van het brandstofverbruik en de kooldioxide-emissies nodig. Ook moet ervoor worden gezorgd dat klanten en gebruikers objectieve en juiste informatie krijgen.

<sup>(1)</sup> Organisation for the Advancement of Structured Information Standards.

- (18) Alvorens een voorstel voor nieuwe emissienormen in te dienen, dient de Commissie studies te laten verrichten om te bepalen of een verdere onderverdeling van voertuigcategorieën in groepen nog noodzakelijk is en of het niet mogelijk is niet aan de massa van het voertuig gerelateerde emissiegrenzen toe te passen.
- (19) De lidstaten moeten het in de handel brengen van voertuigen die aan de communautaire voorschriften voldoen, met fiscale stimulansen kunnen bespoedigen. Deze stimulansen moeten echter wel in overeenstemming zijn met de bepalingen van het Verdrag, en vooral met de regels voor overheidssteun om de interne markt niet te verstoren. 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.
- (20) Aangezien de wetgeving inzake emissies en brandstofverbruik van voertuigen zich over meer dan 35 jaar heeft ontwikkeld en momenteel over meer dan 24 richtlijnen is verspreid, is het raadzaam die richtlijnen door een nieuwe verordening en een aantal uitvoeringsmaatregelen te vervangen. Door een verordening worden de gedetailleerde technische voorschriften rechtstreeks van toepassing op fabrikanten, goedkeuringsinstanties en technische diensten en kunnen ze veel sneller en efficiënter worden bijgewerkt. Richtlijnen 70/220/EEG <sup>(1)</sup>, 72/306/EEG <sup>(2)</sup>, 74/290/EEG <sup>(3)</sup>, 80/1268/EEG <sup>(4)</sup>, 83/351/EEG <sup>(5)</sup>, 88/76/EEG <sup>(6)</sup>, 88/436/EEG <sup>(7)</sup>, 89/458/EEG <sup>(8)</sup>,
- 91/441/EEG <sup>(9)</sup>, 93/59/EEG <sup>(10)</sup>, 94/12/EG <sup>(11)</sup>, 96/69/EG <sup>(12)</sup>, 98/69/EG <sup>(13)</sup>, 2001/1/EG <sup>(14)</sup>, 2001/100/EG <sup>(15)</sup> en 2004/3/EG <sup>(16)</sup> moeten bijgevolg worden ingetrokken. Bovendien moeten de lidstaten ook de wetgeving tot omzetting van de ingetrokken richtlijnen intrekken.
- (21) Teneinde de reikwijdte in de wetgeving inzake emissies van voertuigen te verduidelijken, dient 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 <sup>(17)</sup> zodanig te worden gewijzigd dat deze alle zware bedrijfsvoertuigen bestrijkt en duidelijk wordt gemaakt dat de onderhavige verordening betrekking heeft op lichte bedrijfsvoertuigen.
- (7) Richtlijn 88/436/EEG van de Raad van 16 juni 1988 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren in motorvoertuigen (Bepanking van emissies van verontreinigende deeltjes door dieselmotoren) (PB L 214 van 6.8.1988, blz. 1).
- (8) Richtlijn 89/458/EEG van de Raad van 18 juli 1989 tot wijziging, voor wat betreft de Europese emissienormen voor auto's met een cilinderinhoud van minder dan 1,4 liter, van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen (PB L 226 van 3.8.1989, blz. 1).
- (9) Richtlijn 91/441/EEG van de Raad van 26 juni 1991 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 242 van 30.8.1991, blz. 1).
- (10) Richtlijn 93/59/EEG van de Raad van 28 juni 1993 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 186 van 28.7.1993, blz. 21).
- (11) Richtlijn 94/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 maart 1994 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 100 van 19.4.1994, blz. 42).
- (12) Richtlijn 96/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 oktober 1996 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 282 van 1.11.1996, blz. 64).
- (13) Richtlijn 98/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 350 van 28.12.1998, blz. 1).
- (14) Richtlijn 2001/1/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 januari 2001 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad betreffende maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 35 van 6.2.2001, blz. 34).
- (15) Richtlijn 2001/100/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 december 2001 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen (PB L 16 van 18.1.2002, blz. 32).
- (16) Richtlijn 2004/3/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 80/1268/EEG van de Raad wat betreft de meting van de emissie van kooldioxide en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N<sub>1</sub> (PB L 49 van 19.2.2004, blz. 36).
- (17) PB L 275 van 20.10.2005, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/51/EG van de Commissie (PB L 152 van 7.6.2006, blz. 11).
- (1) Richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen luchtverontreiniging door gassen van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen (PB L 76 van 6.4.1970, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/76/EG van de Commissie (PB L 206 van 15.8.2003, blz. 29).
- (2) Richtlijn 72/306/EEG van de Raad van 2 augustus 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen de verontreiniging door dieselmotoren, bestemd voor het aandrijven van voertuigen (PB L 190 van 20.8.1972, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2005/21/EG van de Commissie (PB L 61 van 8.3.2005, blz. 25).
- (3) Richtlijn 74/290/EEG van de Raad van 28 mei 1974 houdende aanpassing van de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen tegen luchtverontreiniging door gassen afkomstig van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen (PB L 159 van 15.6.1974, blz. 61). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/101/EG (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 238).
- (4) Richtlijn 80/1268/EEG van de Raad van 16 december 1980 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het brandstofverbruik van motorvoertuigen (PB L 375 van 31.12.1980, blz. 36). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/3/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 49 van 19.2.2004, blz. 36).
- (5) Richtlijn 83/351/EEG van de Raad van 16 juni 1983 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren met elektrische ontsteking in motorvoertuigen (PB L 197 van 20.7.1983, blz. 1).
- (6) Richtlijn 88/76/EEG van de Raad van 3 december 1987 tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door uitlaatgassen van motoren en motorvoertuigen (PB L 36 van 9.2.1988, blz. 1).

- (22) Om te zorgen voor een vlotte overgang tussen de bestaande richtlijnen en deze verordening moet de toepassing van deze verordening gedurende een bepaalde periode na de inwerkingtreding ervan worden uitgesteld. Gedurende deze periode moeten fabrikanten echter kunnen kiezen of zij hun voertuigen overeenkomstig de bestaande richtlijnen of overeenkomstig deze verordening laten goedkeuren. Voorts moeten de bepalingen betreffende financiële stimulansen onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze verordening van toepassing zijn. De inwerkingtreding van deze verordening mag geen gevolgen hebben voor de geldigheid van typegoedkeuringen die overeenkomstig de bestaande richtlijnen zijn verleend.
- (23) Om te zorgen voor een vlotte overgang tussen de bestaande richtlijnen en deze verordening, moeten bepaalde uitzonderingen voor voertuigen die in specifieke sociale behoeften voorzien, in de Euro 5-fase worden opgenomen. Deze uitzonderingen komen te vervallen bij de inwerkingtreding van de Euro 6-fase.
- (24) 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 <sup>(1)</sup>.
- (25) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om grenswaarden voor deeltjesaantallen in bijlage I vast te stellen, alsook om de in die bijlage gestelde grenswaarden op basis van deeltjesmassa bij te stellen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG vastgestelde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (26) In het bijzonder moet de Commissie ook de bevoegdheid worden gegeven specifieke procedures, tests en vereisten voor typegoedkeuringen vast te stellen, alsook een herziene meetprocedure voor deeltjes en op deeltjesaantallen gebaseerde grenswaarden, en maatregelen vast te stellen inzake het gebruik van manipulatie-instrumenten, 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, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG vastgestelde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (27) 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 garages op dezelfde basis als voor erkende handelaars en reparatiebedrijven, kan niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en kan daarom beter door

de Gemeenschap worden verwezenlijkt. De Gemeenschap kan 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,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### ONDERWERP, TOEPASSINGSGEBIED EN DEFINITIES

#### Artikel 1

#### Onderwerp

1. Deze verordening stelt gemeenschappelijke technische voorschriften vast voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen, hierna „voertuigen” genoemd, en vervangingsonderdelen zoals vervangende emissiebeperkingsystemen met het oog op hun emissies.

2. Voorts stelt deze verordening voorschriften vast voor de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen, de duurzaamheid van emissiebeperkingsystemen, boorddiagnosesystemen (OBD-systemen), de meting van het brandstofverbruik en de toegankelijkheid van reparatie- en onderhoudsinformatie van voertuigen.

#### Artikel 2

#### Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op voertuigen van de categorieën  $M_1$ ,  $M_2$ ,  $N_1$  en  $N_2$ , zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, met een referentiemassa van maximaal 2 610 kg.

2. Op verzoek van de fabrikant kan de ingevolge deze verordening afgegeven typegoedkeuring voor voertuigen zoals bedoeld in lid 1, worden uitgebreid tot voertuigen van de categorieën  $M_1$ ,  $M_2$ ,  $N_1$  en  $N_2$ , zoals gedefinieerd in bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG, met een referentiemassa van maximaal 2 840 kg die voldoen aan de voorwaarden van deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen.

#### Artikel 3

#### Definities

In deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan wordt verstaan onder:

- „hybride voertuig”: een voertuig met ten minste twee verschillende energieomzetters en twee verschillende energieopslagsystemen (in het voertuig) voor de aandrijving van het voertuig;

<sup>(1)</sup> 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).

2. „voertuig dat in een specifieke sociale behoefte moet voorzien”: een dieselmotorvoertuig van de categorie M<sub>1</sub> dat:
- a) een voertuig voor bijzondere gebruiksdoeleinden is in de zin van Richtlijn 70/156/EEG met een referentiemassa van meer dan 2 000 kg,
- dan wel
- b) een voertuig is met een referentiemassa van meer dan 2 000 kg en ontworpen voor vervoer van zeven of meer inzittenden inclusief de chauffeur, met uitzondering, vanaf 1 september 2012, van voertuigen van de categorie M<sub>1</sub>G zoals bedoeld in Richtlijn 70/156/EEG,
- dan wel
- c) een voertuig is met een referentiemassa van meer dan 1 760 kg dat speciaal is gebouwd voor handelsdoeleinden en dat voor rolstoelgebruik binnen het voertuig is ingericht;
3. „referentiemassa”: de massa van het voertuig in rijklaare toestand, verminderd met een massa van 75 kg voor de bestuurder en vermeerderd met een massa van 100 kg;
4. „verontreinigende gassen”: de als uitlaatgassen uitgestoten koolmonoxide, stikstofoxiden, uitgedrukt in stikstofdioxide(NO<sub>2</sub>)-equivalent, en koolwaterstoffen;
5. „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;
6. „uitlaatemissies”: de emissies van verontreinigende gassen en deeltjes;
7. „verdampingsemissies”: de koolwaterstofdampen die anders dan via de uitlaat uit het brandstofsysteem van een voertuig ontsnappen;
8. „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;
9. „boorddiagnosesysteem” of „OBD-systeem”: een emissiebeperkingsstelsel dat bij een storing door middel van in een computergeheugen opgeslagen foutcodes kan aangeven in welk gebied de storing waarschijnlijk is opgetreden;
10. „manipulatie-instrument”: een constructieonderdeel dat de temperatuur, de rijsnelheid, het motortoerental, de versnelling, de inlaatonderdruk of andere parameters meet om een onderdeel van het emissiecontrolesysteem in werking te stellen, te moduleren, te vertragen of buiten werking te stellen, zodat de doelmatigheid van het emissiecontrolesysteem wordt verminderd onder omstandigheden die bij een normaal gebruik van het voertuig te verwachten zijn;
11. „emissiebeheersingssysteem”: de onderdelen van een voertuig die de uitlaat- en verdampingsemissies regelen en/of beperken;
12. „origineel emissiebeheersingssysteem”: een voorziening op het gebied van beheersing van verontreiniging of samenstel van dergelijke voorzieningen die onder de voor het betrokken voertuig verleende typegoedkeuring valt (vallen);
13. „vervangingsemissiebeheersingssysteem”: een voorziening op het gebied van beheersing van verontreiniging (of samenstel van dergelijke voorzieningen) ter vervanging van een origineel emissiebeheersingssysteem die (dat) kan worden goedgekeurd als technische eenheid zoals gedefinieerd in Richtlijn 70/156/EEG;
14. „reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig”: 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;
15. „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, 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;
16. „biobrandstoffen”: van biomassa vervaardigde vloeibare of gasvormige brandstof voor vervoer;
17. „voertuig dat op alternatieve brandstof rijdt”: een voertuig dat qua ontwerp geschikt is om op ten minste één soort brandstof te rijden die bij atmosferische temperatuur en druk ofwel gasvormig is, dan wel in substantiële mate van niet-minerale oliën is afgeleid.

## HOOFDSTUK II

## Artikel 5

VERPLICHTINGEN BETREFFENDE DE TYPEGOEDKEURING  
VAN DE FABRIKANTEN

## Voorschriften en tests

## Artikel 4

## Verplichtingen van de fabrikanten

1. De fabrikanten tonen aan dat alle nieuwe voertuigen die verkocht, geregistreerd of in het verkeer worden gebracht in de Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen. De fabrikanten tonen ook aan dat alle nieuwe vervangende emissiebeheersingssystemen die een typegoedkeuring behoeven en die worden verkocht of in het verkeer worden gebracht in de Gemeenschap, een typegoedkeuring hebben gekregen in overeenstemming met deze verordening en aan de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoen.

In deze verplichtingen is inbegrepen dat wordt voldaan aan de emissiegrenswaarden in bijlage I en de uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5.

2. De fabrikanten zien erop toe dat de typegoedkeuringsprocedures voor de controle van de overeenstemming van de productie, de duurzaamheid van het emissiebeheersingssysteem en de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen worden nageleefd.

Bovendien moeten de door de fabrikant genomen technische maatregelen zo zijn dat is gewaarborgd dat de uitlaat- en verdampingsemissies in overeenstemming met deze verordening gedurende de hele normale levensduur van de voertuigen onder normale gebruiksomstandigheden daadwerkelijk worden beperkt. Daartoe worden de maatregelen met het oog op de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen gecontroleerd totdat het voertuig vijf jaar oud is of, indien dat eerder het geval is, 100 000 km heeft afgelegd. De duurzaamheidstests van de emissiebeheersingssystemen ten behoeve van de typegoedkeuring omvatten 160 000 km. Teneinde aan deze duurzaamheidstest te voldoen, moeten fabrikanten de mogelijkheid hebben gebruik te maken van verouderingstests op een proefbank, mits in overeenstemming met de in lid 4 bedoelde uitvoeringsmaatregelen.

Bij de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen wordt in het bijzonder gekeken naar uitlaatemissies afgezet tegen de emissiegrenswaarden vastgelegd in bijlage I. Om de controle van verdampingsemissies en emissies bij lage omgevingstemperaturen te verbeteren, herzielt de Commissie de testprocedures.

3. Bij de aankoop van een voertuig krijgt de koper van de fabrikant een document waarin de kooldioxide-emissiewaarden en het brandstofverbruik worden vermeld.

4. De specifieke procedures en vereisten voor de tenuitvoerlegging van de leden 2 en 3 worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 15, lid 2.

1. De fabrikanten rusten hun voertuigen zo uit dat de onderdelen die van invloed kunnen zijn op de emissies zodanig ontworpen, geconstrueerd en gemonteerd zijn dat het voertuig onder normale gebruiksomstandigheden aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan kan voldoen.

2. Het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van de emissiecontrolesystemen verminderen, is verboden. Dit verbod geldt niet indien:

a) het instrument nodig is om de motor te beschermen tegen schade of ongevallen en om de veilige werking van het voertuig te verzekeren;

b) het instrument slechts functioneert als de motor gestart wordt,

of

c) de omstandigheden in belangrijke mate zijn meegenomen in de testprocedures voor de controle van de verdampingsemissies en de gemiddelde uitlaatemissies.

3. De specifieke procedures, tests en voorschriften voor de typegoedkeuring, vastgelegd in dit lid, alsmede voorschriften voor de uitvoering van lid 2 die tot doel hebben deze verordening op niet-essentiële onderdelen te wijzigen door deze aan te vullen, worden aangenomen overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 15, lid 3. Hieronder valt het vaststellen van voorschriften betreffende:

a) uitlaatemissies, met inbegrip van testcycli, emissies bij lage omgevingstemperatuur, emissies bij stationair toerental, rookcapaciteit en de correcte werking en regeneratie van de nabehandelingssystemen;

b) verdampingsemissies en motorcarteremissies;

c) boorddiagnosesystemen en de overeenstemming van in gebruik zijnde emissiebeheersingssystemen;

d) de duurzaamheid van emissiebeheersingssystemen, vervangende emissiebeheersingssystemen, de overeenstemming van in gebruik zijnde voertuigen, de overeenstemming van de productie en de technische controle;

e) meting van broeikasgasemissies en brandstofverbruik;

f) hybride voertuigen en op alternatieve brandstof rijdende voertuigen;

g) de uitbreiding van typegoedkeuringen en de vereisten voor kleine fabrikanten;

h) testapparatuur,

en

i) referentiebrandstoffen zoals benzine, diesel, gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen, zoals bio-ethanol, biodiesel en biogas.

Bovenvermelde voorschriften zijn, in voorkomend geval, van toepassing op voertuigen, ongeacht de gebruikte brandstof.

### HOOFDSTUK III

#### TOEGANG TOT REPARATIE- EN ONDERHOUDSINFORMATIE VAN HET VOERTUIG

##### Artikel 6

##### Verplichtingen van de fabrikanten

1. De fabrikanten bieden onafhankelijke marktdeelnemers op snel en gemakkelijk te raadplegen websites via een gestandaardiseerde zoekfunctie onbeperkte toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig, zonder hen daarbij te discrimineren wat betreft de voorzieningen en de toegang die zij erkende dealers en reparatiebedrijven bieden. Om dit doel beter te kunnen bereiken, wordt de informatie op consistente wijze verstrekt, in eerste instantie in overeenstemming met de technische vereisten van de OASIS-format<sup>(1)</sup>. De fabrikant stelt aan onafhankelijke marktdeelnemers en aan erkende dealers en reparatiebedrijven eveneens opleidingsdocumentatie ter beschikking.
2. De in lid 1 bedoelde informatie omvat:
  - a) een duidelijke identificatie van het voertuig;
  - b) onderhoudshandleidingen;
  - c) technische handleidingen;
  - d) informatie over onderdelen en diagnose (zoals de theoretische minimale en maximale meetwaarden);
  - e) bedradingsschema's;
  - f) de diagnostische foutcodes (met inbegrip van de eigen codes van de fabrikant);
  - g) het identificatienummer van de softwarekalibratie dat op een voertuigtype van toepassing is;
  - h) over en door middel van eigen instrumenten en apparatuur verstrekte informatie,

en

  - i) informatie over gegevensregistratie en bidirectionele bewaking en testgegevens.

(<sup>1</sup>) De „OASIS-format” verwijst naar de technische specificaties van OASIS-format SC2-D5, Format of Automotive Repair Information, versie 1.0, van 28 mei 2003 (beschikbaar op <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) en van de afdelingen 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 en 3.8 van OASIS-format SC1-D2, Autorepair Requirements Specification, versie 6.1, van 10 januari 2003 (beschikbaar op: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>), uitsluitend met gebruik van open tekst en grafische formats.

3. Erkende dealers en reparatiebedrijven die deel uitmaken van het distributienet van een bepaalde voertuigfabrikant, worden als onafhankelijke marktdeelnemers in de zin van deze verordening beschouwd voor zover zij reparatie- of onderhoudsdiensten verrichten voor voertuigen van een fabrikant van wiens distributienet zij geen deel uitmaken.

4. De reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig is altijd beschikbaar, uitgezonderd tijdens noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan het informatiesysteem.

5. Voor de fabricage en het onderhoud van OBD-compatibele vervangings- en onderhoudsonderdelen en diagnose- en testapparatuur verstrekken de fabrikanten de relevante OBD en de reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig op niet-discriminerende wijze aan belangstellende fabrikanten en reparateurs van onderdelen en diagnose- en testapparatuur.

6. Ten behoeve van het ontwerp en de fabricage van auto-onderdelen voor voertuigen die op alternatieve brandstof rijden, verstrekken de fabrikanten, zonder daarbij te discrimineren, de relevante OBD en de reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig aan iedere installateur, fabrikant of reparateur van onderdelen voor op alternatieve brandstof rijdende voertuigen.

7. Wanneer de fabrikanten een EG-typegoedkeuring of een nationale typegoedkeuring aanvragen, leveren zij aan de typegoedkeuringsinstantie het bewijs dat zij, wat de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig en de in lid 5 bedoelde informatie betreft, aan deze verordening voldoen. Indien deze informatie op dat moment nog niet beschikbaar is of nog niet aan deze verordening en de uitvoeringsmaatregelen ervan voldoet, verstrekt de fabrikant deze informatie binnen zes maanden na de datum van typegoedkeuring. Indien bovengenoemd bewijs van naleving niet binnen deze termijn wordt geleverd, neemt de typegoedkeuringsinstantie de nodige maatregelen om op de naleving toe te zien.

De fabrikant stelt latere wijzigingen van en aanvullingen op de reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig op zijn website ter beschikking zodra deze ter beschikking worden gesteld van erkende reparateurs.

##### Artikel 7

##### Vergoedingen voor de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig

1. De fabrikanten mogen een redelijke en evenredige vergoeding vragen voor de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig waarop deze verordening van toepassing is; een vergoeding wordt niet redelijk of evenredig geacht indien deze ontmoedigend werkt doordat geen rekening wordt gehouden met de mate waarin de marktdeelnemer deze toegang gebruikt.

2. De fabrikanten stellen de reparatie- en onderhoudsinformatie van het voertuig op dag-, maand- of jaarbasis ter beschikking, waarbij de vergoeding voor de toegang tot deze informatie afhankelijk is van de periode waarvoor toegang wordt verleend.

*Artikel 8***Uitvoeringsmaatregelen**

De maatregelen voor de toepassing van de artikelen 6 en 7, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 15, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Deze maatregelen omvatten de vaststelling en actualisering van de technische specificaties voor de wijze waarop de OBD en reparatie- en onderhoudinformatie van het voertuig ter beschikking worden gesteld, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan de specifieke behoeften van kmo/mkb.

*Artikel 9***Verslag**

Uiterlijk op 2 juli 2011 legt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad een verslag voor over de werking van de regeling voor toegang tot reparatie- en onderhoudinformatie, met bijzondere aandacht voor de impact op de mededinging en de werking van de interne markt en de milieuvoordelen. In het verslag wordt tevens nagegaan of het wenselijk is de bepalingen met betrekking tot de toegang tot reparatie- en onderhoudinformatie van het voertuig in het kader van een herziene kaderrichtlijn inzake typegoedkeuring te consolideren.

## HOOFDSTUK IV

**VERPLICHTINGEN VAN DE LIDSTATEN***Artikel 10***Typegoedkeuring**

1. Met ingang van 2 juli 2007 of van de uitvoeringsmaatregelen ervan, naar gelang van welke datum later valt, mogen de lidstaten aanvragen van fabrikanten om EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring voor een nieuw voertuigtype niet weigeren om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik, en mogen zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van een nieuw voertuig niet verbieden indien dit voertuig aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen, en in het bijzonder de Euro 5-grenswaarden van tabel 1 van bijlage I, of de Euro 6-grenswaarden van tabel 2 van bijlage I, voldoet.

2. Met ingang van 1 september 2009 en met ingang van 1 september 2010 voor categorie N<sub>1</sub>-, klassen II en III, en categorie N<sub>2</sub>-voertuigen weigeren de lidstaten om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen voor nieuwe voertuigtypes die niet aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen en in het bijzonder aan de bijlagen, met uitzondering van de in tabel 2 van bijlage I vermelde Euro 6-grenswaarden, voldoen. Bij de uitlaatemissiestest gelden voor voertuigen voor specifieke sociale behoeften dezelfde grenswaarden als voor voertuigen van categorie N<sub>1</sub>, klasse III.

3. Met ingang van 1 januari 2011, en met ingang van 1 januari 2012 voor categorie N<sub>1</sub>-, klassen II en III, en categorie N<sub>2</sub>-voertuigen en voertuigen voor specifieke sociale behoeften, beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen die niet aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen, en in het bijzonder aan de bijlagen met uitzondering van de in tabel 2 van bijlage I vermelde Euro 6-grenswaarden, voldoen, als niet meer geldig voor de toepassing van artikel 7, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG en verbieden zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van dergelijke voertuigen om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik. Bij de uitlaatemissiestest gelden voor voertuigen voor specifieke sociale behoeften dezelfde grenswaarden als voor voertuigen van categorie N<sub>1</sub>, klasse III.

4. Met ingang van 1 september 2014, en met ingang van 1 september 2015 voor categorie N<sub>1</sub>-, klassen II en III, en categorie N<sub>2</sub>-voertuigen, weigeren de lidstaten om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik, EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen voor nieuwe voertuigtypes die niet aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen en in het bijzonder aan de bijlagen, met inbegrip van de in tabel 2 van bijlage I vermelde Euro 6-grenswaarden, voldoen.

5. Met ingang van 1 september 2015, en met ingang van 1 september 2016 voor categorie N<sub>1</sub>-, klassen II en III, en categorie N<sub>2</sub>-voertuigen, beschouwen de lidstaten certificaten van overeenstemming van nieuwe voertuigen die niet aan deze verordening en de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen, en in het bijzonder aan de in tabel 2 van bijlage I vermelde Euro 6-grenswaarden, voldoen, als niet meer geldig voor de toepassing van artikel 7, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG en verbieden zij de registratie, de verkoop of het in het verkeer brengen van dergelijke voertuigen om redenen die verband houden met de emissies of het brandstofverbruik.

*Artikel 11***Typegoedkeuring van vervangingsonderdelen**

1. De nationale autoriteiten verbieden dat nieuwe vervangende emissiebeheersingssystemen die bestemd zijn om te worden gemonteerd op krachtens deze verordening goedgekeurde voertuigen, worden verkocht of op een voertuig worden gemonteerd indien deze vervangingskatalysatoren niet van een type zijn waarvoor overeenkomstig deze verordening en de uitvoeringsbepalingen ervan typegoedkeuring is verleend.

2. De nationale autoriteiten mogen uitbreidingen van EG-typegoedkeuringen voor vervangende emissiebeheersingssystemen bedoeld voor voorschriften voorafgaand aan deze verordening, blijven verlenen onder de oorspronkelijk geldende voorwaarden. De nationale autoriteiten verbieden de verkoop of de montage op een voertuig van dergelijke vervangende emissiebeheersingssystemen tenzij voor dat type een desbetreffende typegoedkeuring is verleend.

3. Vervangende emissiebeheersingssystemen die bestemd zijn om te worden gemonteerd op voertuigen waaraan een typegoedkeuring is verleend voorafgaande aan de inwerkingtreding van de eisen inzake typegoedkeuring van vervangingsonderdelen, zijn vrijgesteld van de vereisten van de leden 1 en 2.



### Artikel 12

#### Financiële stimulansen

1. De lidstaten kunnen voorzien in financiële stimulansen voor in serie geproduceerde voertuigen die aan deze verordening en de uitvoeringsbepalingen ervan voldoen.

Deze stimulansen gelden voor alle nieuwe voertuigen die in een lidstaat in de handel worden gebracht en die reeds vóór de in artikel 10, lid 3, vermelde data ten minste aan de emissiegrenswaarden in tabel 1 van bijlage I voldoen; zij eindigen op die data.

De financiële stimulansen die uitsluitend gelden voor voertuigen die voldoen aan de emissiegrenswaarden in tabel 2 van bijlage I, kunnen aan dergelijke nieuwe voertuigen die voor verkoop op de markt van een lidstaat worden aangeboden, worden toegekend vanaf de data vermeld in artikel 10, lid 3, vooruitlopend op de data vermeld in artikel 10, lid 5; zij eindigen op de in artikel 10, lid 5, vermelde data.

2. De lidstaten kunnen financiële stimulansen toekennen voor het aanpassen van reeds in gebruik zijnde voertuigen en voor het slopen van voertuigen die niet voldoen.

3. Voor elk type voertuig overschrijden de in de leden 1 en 2 bedoelde financiële stimulansen niet de extra kosten voor de technische middelen waarmee aan de in bijlage I vermelde emissiegrenswaarden wordt voldaan, inclusief de kosten van de montage op het voertuig.

4. De Commissie wordt tijdig in kennis gesteld van plannen om de in de leden 1 en 2 bedoelde financiële stimulansen in te voeren of te wijzigen.

### Artikel 13

#### Sancties

1. De lidstaten stellen de sancties vast die bij overtreding van deze verordening door fabrikanten worden opgelegd en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 2 januari 2009 in kennis van de desbetreffende bepalingen en stellen haar onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen.

2. Het soort overtredingen waarvoor sancties worden opgelegd, is in elk geval:

- a) het afleggen van onjuiste verklaringen tijdens de goedkeuringsprocedures of de procedures die tot een terugroeping leiden;
- b) het vervalsen van testresultaten voor typegoedkeuring of conformiteit onder bedrijfsomstandigheden;
- c) het achterhouden van gegevens of technische specificaties die tot terugroeping of intrekking van de typegoedkeuring zouden kunnen leiden;

d) het gebruiken van manipulatie-instrumenten;

e) het weigeren om toegang tot informatie te verschaffen.

### HOOFDSTUK V

#### SLOTBEPALINGEN

### Artikel 14

#### Herziening van de specificaties

1. De Commissie zal overwegen om de methaanemissies op te nemen in de berekening van de kooldioxide-emissies. Indien nodig, legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een voorstel voor met maatregelen voor het verrekenen of beperken van methaanemissies.

2. Na de afronding van het VN/ECE-deeltjesmeetprogramma, dat wordt uitgevoerd onder leiding van het Wereldforum voor de harmonisatie van voertuigreglementen (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) en uiterlijk bij de inwerking-treding van Euro 6, zal de Commissie, ter wijziging van niet essentiële elementen van deze verordening, onder meer door haar aan te vullen, zonder het huidige ambitieniveau ten aanzien van het milieu te verlagen, de volgende maatregelen vaststellen:

a) wijziging van deze verordening overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 15, lid 3, om de grenswaarden voor de deeltjesmassa in bijlage I bij te stellen en in die bijlage op deeltjesaantal gebaseerde grenswaarden op te nemen, zodat deze grotendeels aansluiten bij de grenswaarden voor de deeltjesmassa voor benzine- en dieselmotoren;

b) vaststellen van een herziene meetprocedure voor deeltjes en een grenswaarde voor het deeltjesaantal, overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing zoals bedoeld in artikel 15, lid 3.

3. De Commissie beoordeelt regelmatig de procedures, tests en vereisten zoals bedoeld in artikel 5, lid 3, 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. De nodige maatregelen tot wijziging van niet essentiële elementen van de onderhavige verordening, door middel van aanvulling ervan, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing zoals bedoeld in artikel 15, lid 3.

4. De Commissie beoordeelt regelmatig de verontreinigende stoffen met inachtneming van de vereisten en tests zoals bedoeld in artikel 5, lid 3. Indien de Commissie concludeert dat het nodig is de emissies van additionele verontreinigende stoffen te regelen, dient zij bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in voor een dienovereenkomstige wijziging van de onderhavige verordening.

5. De Commissie beoordeelt regelmatig de uitlaatemissiegrenzen vervat in tabel 4 van bijlage I, voor koolmonoxide en koolwaterstoffen bij koude start en dient, zo nodig, bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel in ter aanscherping van de emissiegrenzen.

6. De desbetreffende bijlagen van Richtlijn 2005/55/EG worden, overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing zoals bedoeld in artikel 15, lid 3, zodanig gewijzigd dat zij eisen bevatten voor typegoedkeuring van alle voertuigen die onder de toepassing van genoemde richtlijn vallen.

#### Artikel 15

##### Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijnen worden vastgesteld op drie maanden.

3. 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 daarvan.

#### Artikel 16

##### Wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 2005/55/EG

1. Richtlijn 70/156/EG wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.
2. Richtlijn 2005/55/EG wordt als volgt gewijzigd:
  - a) De titel wordt vervangen door volgende tekst:

„Richtlijn 2005/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 inzake typegoedkeuring van zware bedrijfsvoertuigen en motoren voor wat betreft hun emissies (Euro IV en V)”.

- b) Artikel 1 wordt vervangen door:

##### „Artikel 1

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „voertuig”: een motorvoertuig zoals omschreven in artikel 2 van Richtlijn 70/156/EEG met een referentiemassa van meer dan 2 610 kg;
- b) „motor”: de aandrijvingsbron van een voertuig waarvoor typegoedkeuring als technische eenheid, zoals omschreven in artikel 2 van Richtlijn 70/156/EEG, kan worden verleend;

- c) „milieuvriendelijker gemaakt voertuig (EEV)”: een voertuig aangedreven door een motor die voldoet aan de emissiegrenswaarden in rij C van de tabellen in punt 6.2.1 van bijlage I.”.

- c) Sectie 1 van bijlage I wordt vervangen door:

„1. Deze richtlijn is van toepassing op de beheersing van verontreinigende gassen en deeltjes, de nuttige levensduur van emissiebeperkende voorzieningen, overeenstemming van voertuigen/motoren in gebruik en boorddiagnosesystemen (OBD-systemen) van alle motorvoertuigen en op voertuigen zoals omschreven in artikel 1, met uitzondering van de voertuigen van de categorieën M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> en M<sub>2</sub> waarvoor typegoedkeuring is verleend krachtens Verordening (EG) nr. 715/2007 (\*).

(\* PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1.”.

#### Artikel 17

##### Intrekking

1. De volgende Richtlijnen worden ingetrokken met ingang van 2 januari 2013:

- Richtlijn 70/220/EEG,
- Richtlijn 72/306/EEG,
- Richtlijn 74/290/EEG,
- Richtlijn 77/102/EEG,
- Richtlijn 78/665/EEG,
- Richtlijn 80/1268/EEG,
- Richtlijn 83/351/EEG,
- Richtlijn 88/76/EEG,
- Richtlijn 88/436/EEG,
- Richtlijn 89/458/EEG,
- Richtlijn 91/441/EEG,
- Richtlijn 93/59/EEG,
- Richtlijn 93/116/EG,
- Richtlijn 94/12/EG,
- Richtlijn 96/44/EG,
- Richtlijn 96/69/EG,
- Richtlijn 98/69/EG,
- Richtlijn 98/77/EG,

- Richtlijn 1999/100/EG,
- Richtlijn 1999/102/EG,
- Richtlijn 2001/1/EG,
- Richtlijn 2001/100/EG,
- Richtlijn 2002/80/EG,
- Richtlijn 2003/76/EG,
- Richtlijn 2004/3/EG.

2. De bijlagen II en V bij Richtlijn 89/491/EEG van de Commissie van 17 juli 1989 tot aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van de Richtlijnen 70/157/EEG, 70/220/EEG, 72/245/EEG, 72/306/EEG, 80/1268/EEG en 80/1269/EEG van de Raad op het gebied van motorvoertuigen <sup>(1)</sup> worden geschrapt met ingang van 2 januari 2013.

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

4. De lidstaten trekken hun uitvoerende wetgeving die overeenkomstig de in lid 1 genoemde richtlijnen zijn goedgekeurd, in met ingang van 2 januari 2013.

#### Artikel 18

#### Inwerkingtreding

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

2. Deze verordening is van toepassing met ingang van 3 januari 2009, met uitzondering van artikel 10, lid 1, en artikel 12, die van toepassing zijn met ingang van 2 juli 2007.

3. De wijzigingen of uitvoeringsmaatregelen zoals bedoeld in artikel 5, lid 3, en artikel 14, lid 6, worden goedgekeurd uiterlijk op 2 juli 2008.

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

Gedaan te Straatsburg, 20 juni 2007.

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

Voor de Raad  
De voorzitter  
G. GLOSER

<sup>(1)</sup> PB L 238 van 15.8.1989, blz. 43.