



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

Bryssel, 22. toukokuuta 2007
(OR. en)

2005/0282 (COD)

PE-CONS 3602/2/07
REV 2

ENT 9
ENV 43
CODEC 65

SÄÄDÖKSET JA MUUT VÄLINEET

Asia:	EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta
-------	---

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON

ASETUS (EY) N:o .../2007

annettu ...,

**moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä
kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen
(Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen
ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka
ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,
ottavat huomioon komission ehdotuksen,
ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,
noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä²

¹ EUVL C 318, 22.12.2006, s. 62.

² Euroopan parlamentin lausunto, annettu 13. joulukuuta 2006 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla on taattava tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääoman vapaa liikkuvuus. Tästä syystä on moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetulla neuvoston direktiivillä 70/156/ETY¹ otettu käyttöön moottoriajoneuvoja koskeva kattava yhteisön tyyppihyväksyntäjärjestelmä. Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettavat päästöjä koskevat tekniset vaatimukset olisi yhdenmukaistettava, jotta vältetään toisistaan poikkeavilta vaatimuksilta eri jäsenvaltioissa ja voidaan varmistaa ympäristönsuojelun korkea taso.
- (2) Tämä asetus on yksi useista erillissäädöksistä, jotka koskevat direktiivin 70/156/ETY mukaista yhteisön tyyppihyväksyntämenettelyä. Mainittu direktiivi olisi sen vuoksi muutettava tämän mukaisesti.
- (3) Euroopan parlamentin pyynnöstä Euroopan unionin ajoneuvolainsäädännössä on otettu käyttöön uusi sääntelymalli. Siksi tässä asetuksessa annetaan ajoneuvojen päästöjä koskevista perussäännökset, mutta teknisistä eritelmistä säädetään komiteamenettelyjen mukaisesti hyväksyttävien täytäntöönpanotoimin.

¹ EYVL L 42, 23.2.1970, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/40/EY (EUVL L 161, 14.6.2006, s. 12).

- (4) Komissio käynnisti maaliskuussa 2001 Puhdasta ilmaa Eurooppaan (CAFE) -ohjelman, jonka tärkeimmät piirteet on esitetty 4 päivänä toukokuuta 2005 annetussa tiedonannossa. Tämä johti 21 päivänä syyskuuta 2005 annetulla tiedonannolla tapahtuneeseen ilman pilaantumista koskeva teemakohtaisen strategian hyväksymiseen. Teemakohtaiseen strategiaan sisältyy muun muassa päätelmä, jonka mukaan liikenteen alan (ilma-, meri- ja maaliikenne), kotitalouksien ja energia-alan, maatalouden ja teollisuuden päästöjä on saatava vähennettyä edelleen, jotta Euroopan unionin ilmanlaatua koskevat tavoitteet voidaan saavuttaa. Ajoneuvojen päästöjen vähentämistä olisi tässä yhteydessä pidettävä kattavan strategian yhtenä osana. Euro 5- ja Euro 6 -standardi ovat yksi näistä toimenpiteistä, joilla pyritään vähentämään hiukkaspäästöjen ja typen oksidien ja hiilivedyn kaltaisten otsonia muodostavien yhdisteiden päästöjen määrää.
- (5) Euroopan unionin ilmanlaatua koskevien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkuvia pyrkimyksiä ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi. Siksi alan edustajien olisi saatava selkeää tietoa tulevista päästörajoista. Tähän asetukseen sisältyy siksi Euro 5 -standardin lisäksi päästöjen raja-arvoja koskeva Euro 6 -standardi.

- (6) Erityisesti dieselkäyttöisistä ajoneuvoista peräisin olevien typpioksidipäästöjen huomattava vähentäminen on tarpeen ilmanlaadun parantamiseksi ja saastepäästöjä koskevien raja-arvojen noudattamiseksi. Siksi on välttämätöntä saavuttaa Euro 6 -vaiheessa tiukat raja-arvot luopumatta kuitenkaan eduista, joita dieselmoottorit tarjoavat polttoaineenkulutuksen sekä hiilivetyjen ja hiilimonoksidin päästöjen osalta. Päättämällä hyvissä ajoin seuraavasta vaiheesta typpioksidipäästöjen vähentämisessä varmistetaan, että ajoneuvojen valmistajilla on mahdollisuus pitkäjänteiseen Euroopan laajuiseen suunnitteluun.
- (7) Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon niiden vaikutukset markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, liiketoiminnalle aiheutuvat suorat ja välilliset kustannukset sekä innovaatioiden edistämisestä, paremmasta ilmanlaadusta, pienenevistä terveydenhuoltokustannuksista ja elinajanodotteen kasvamisesta saatava hyöty samoin kuin niiden merkitys hiilidioksidipäästöjen kokonaisvaikutuksen kannalta.

- (8) Ajoneuvojen korjaamiseen tarvittavien tietojen rajoittamaton saatavuus teknisten tietojen hakemiseen soveltuvien standardoitujen hakukeinojen avulla sekä tehokas kilpailu ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietopalveluiden markkinoilla ovat tarpeen parannettaessa sisämarkkinoiden toimintaa, erityisesti tavaroiden vapaan liikkuvuuden, sijoittautumisvapauden ja palvelujen tarjoamista koskevan vapauden suhteen. Suuri osa tällaisista tiedoista koskee ajoneuvojen sisäisiä valvontajärjestelmiä (on-board diagnostic, OBD) ja niiden yhteentoimivuutta ajoneuvojen muiden järjestelmien kanssa. On aiheellista säätää teknisistä eritelmistä, joita olisi noudatettava valmistajien verkkosivuilla, sekä kohdennetuista toimista, joilla varmistetaan, että pienet ja keskisuuret yritykset (pk-yritykset) voivat saada nämä tiedot kohtuullisin ehdoin. Sidosryhmien myötävaikutuksella hyväksytyt yhteiset standardit, kuten OASIS-formaatti¹, voivat helpottaa valmistajien ja palveluntarjoajien välistä tietojenvaihtoa. Siksi on järkevää vaatia aluksi käyttämään OASIS-standardin muotoisia teknisiä eritelmiä ja kehottaa komissiota pyytämään CEN/ISO:a kehittämään tätä muotoa vakioformaatiksi, jotta OASIS-formaatti voidaan aikanaan korvata.
- (9) Komission olisi viimeistään neljän vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta arvioitava uudelleen ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevan järjestelmän toimivuutta sen määrittämiseksi, onko aiheellista koota kaikki ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevat säännökset muutettuun tyyppihyväksyntää koskevaan puitedirektiiviin. Mikäli kaikkien ajoneuvoa koskevien tietojen saatavuutta koskevat säännökset sisällytetään tuohon direktiiviin, olisi tässä asetuksessa annetut vastaavat säännökset kumottava, edellyttäen että korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevat nykyiset oikeudet säilytetään.

¹ Organization for the Advancement of Structured Information Standards.

- (10) Komission olisi tarkasteltava toistaiseksi sääntelemättömiä päästöjä, joita syntyy uusien polttoaineiden, moottoritekniikoiden ja päästöjenrajoitusjärjestelmien yleistyvän käytön seurauksena, ja tarvittaessa annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotus sellaisten päästöjen sääntelemiseksi.
- (11) Jotta helpotetaan vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien autojen, joiden typen oksidien ja hiukkasten päästöt voivat vähäisiä, markkinoille pääsyä ja niillä pysymistä ja jotta samalla voidaan tukea myös bensiinillä käyvien ajoneuvojen päästöjen vähentämistä, tällä asetuksella otetaan käyttöön erilliset raja-arvot hiilivetyjen kokonaismassaa ja muiden hiilivetyjen kuin metaanin massaa varten.
- (12) Pyrkimyksiä tiukempien päästörajoitusten täytäntöönpanoon olisi jatkettava, mukaan luettuna hiilidioksidipäästöjen vähentäminen; lisäksi olisi varmistettava, että nämä rajoitukset perustuvat käytössä olevien ajoneuvojen todelliseen suorituskäyttöön.
- (13) Jotta mikrohiukkaspäästöjen (0,1 µm tai alle) rajoittaminen voitaisiin varmistaa, komission olisi hyväksyttävä mahdollisimman pian ja otettava viimeistään Euro 6 -vaiheen voimaan tullessa käyttöön hiukkasten määrään perustuva mittaus nykyisin käytettävän hiukkasmassan mittauksen lisäksi. Hiukkasten määrään perustuva tarkastelu olisi toteutettava Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelman (Particulate Measurement Programme - PMP) tulosten perusteella ja olemassa olevia kunnianhimoisia ympäristötavoitteita noudattaen.

- (14) Hiukkaspäästöjen massaa ja hiukkasten lukumäärää koskevien laboratoriomittausten toistettavuuden parantamiseksi komission olisi otettava käyttöön nykyisen korvaava uusi mittaussuunnitelma. Tämän olisi tapahduttava mahdollisimman pian ja viimeistään Euro 6 -vaiheen voimaan tullessa. Uuden suunnitelman olisi perustuttava PMP:n tuloksiin. Kun uusi mittaussuunnitelma on pantu täytäntöön, tässä asetuksessa asetetut hiukkasmassaan perustuvat päästöjen raja-arvot olisi kalibroitava uudelleen, sillä uudella suunnitelmalla mitatun massatasot ovat alhaisempia kuin nykyisellä suunnitelmalla saatavat.
- (15) Komission olisi tarkasteltava tarvetta tarkistaa uutta eurooppalaista ajosykliä, joka on testisuunnitelma, johon päästöjä koskevat EY-tyyppihyväksynnän säännökset perustuvat. Testisykliä ajantasaistaminen tai korvaaminen voi olla tarpeen ajoneuvoja koskevissa eritelmissä ja kuljettajien käyttäytymisessä tapahtuneiden muutosten huomioon ottamiseksi. Tarkistuksia saatetaan tarvita sen varmistamiseksi, että todellisissa olosuhteissa syntyvät päästöt vastaavat tyyppihyväksynnässä mitattuja päästöjä. Olisi myös tarkasteltava mahdollisuutta käyttää kannettavia päästöjenmittauslaitteistoja ja soveltaa "suurimman sallitun määrän" sääntelyperiaatetta.
- (16) Ajoneuvojen sisäiset valvontajärjestelmät ovat tärkeitä päästöjen rajoittamiseksi ajoneuvon käytön aikana. Koska todellisissa olosuhteissa tapahtuvien päästöjen rajoittaminen on tärkeää, komission olisi tarkasteltava kyseisiä järjestelmiä koskevia vaatimuksia ja vioista ilmoittamisen sietorajoja.

- (17) Ajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen standardoitu mittausjärjestelmä on tarpeen sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden välille ei synny teknisiä kaupan esteitä. Lisäksi on tarpeen varmistaa, että kuluttajille ja käyttäjille tarjotaan puolueetonta ja täsmällistä tietoa.
- (18) Komission olisi tutkittava ennen uusia päästönormeja koskevan ehdotuksen laatimista, onko ajoneuvoluokkien jaottelu alaluokkiin enää tarpeen ja voidaanko soveltaa massasta riippumattomia päästörajoja.
- (19) Jäsenvaltioiden olisi voitava taloudellisilla kannustimilla nopeuttaa yhteisön tasolla annetut vaatimukset täyttävien ajoneuvojen markkinoille saattamista. Tällaisten kannustimien olisi kuitenkin oltava perustamissopimuksen määräysten ja erityisesti valtion tukea koskevien sääntöjen mukaisia. Tämän tarkoituksena on estää sisämarkkinoiden vääristyminen. Tämä asetus ei saisi vaikuttaa jäsenvaltioiden oikeuteen sisällyttää päästöt ajoneuvoverojen laskentaperusteisiin.

- (20) Kun otetaan huomioon, että ajoneuvojen päästöjä ja polttoaineen kulutusta koskeva lainsäädäntö on muotoutunut yli 35 vuoden aikana ja sitä käsitellään tällä hetkellä 24 direktiivissä, on syytä korvata kyseiset direktiivit uudella asetuksella ja joukolla täytäntöönpanotoimia. Asetuksella voidaan taata, että yksityiskohtaisia teknisiä säännöksiä voidaan suoraa soveltaa valmistajiin, hyväksyntäviranomaisiin ja teknisiin laitoksiin ja että niitä voidaan saattaa paljon nopeammin ja tehokkaammin ajan tasalle. Direktiivit 70/220/ETY¹, 72/306/ETY², 74/290/ETY³, 80/1268/ETY⁴, 83/351/ETY⁵, 88/76/ETY⁶, 88/436/ETY⁷, 89/458/ETY⁸,

-
- ¹ Neuvoston direktiivi 70/220/ETY, annettu 20 päivänä maaliskuuta 1970, moottoriajoneuvojen ottomoottoreiden kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 76, 6.4.1970, s. 1), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2003/76/EY (EUVL L 206, 15.8.2003, s. 29).
- ² Neuvoston direktiivi 72/306/ETY, annettu 2 päivänä elokuuta 1972, ajoneuvojen dieselmoottoreiden päästöjen vähentämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 190, 20.8.1972, s. 1).
- ³ Neuvoston direktiivi 74/290/ETY, annettu 28 päivänä toukokuuta 1974, moottoriajoneuvojen ottomoottoreiden kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 70/220/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen (EYVL L 159, 15.6.1974, s. 61), direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2006/101/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 238).
- ⁴ Neuvoston direktiivi 80/1268/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1980, moottoriajoneuvojen polttoaineen kulutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 375, 31.12.1980, s. 36), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/3/EY (EUVL L 49, 19.2.2004, s. 36).
- ⁵ Neuvoston direktiivi 83/351/ETY, annettu 16 päivänä kesäkuuta 1983, moottoriajoneuvojen ottomoottoreiden kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 197, 20.7.1983, s. 1).
- ⁶ Neuvoston direktiivi 88/76/ETY, annettu 3 päivänä joulukuuta 1987, moottoriajoneuvojen moottoreiden kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 36, 9.2.1988, s. 1).
- ⁷ Neuvoston direktiivi 88/436/ETY, annettu 16 päivänä kesäkuuta 1988, moottoriajoneuvojen moottoreiden kaasujen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (dieselmoottoreiden hiukkaspäästöjen vähentäminen) (EYVL L 214, 6.8.1988, s. 1).
- ⁸ Neuvoston direktiivi 89/458/ETY, annettu 18 päivänä heinäkuuta 1989, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta eurooppalaisten päästöjä koskevien standardien mukaiseksi alle 1,4 litraisten autojen osalta (EYVL L 226, 3.8.1989, s. 1).

91/441/ETY¹, 93/59/ETY², 94/12/EY³, 96/69/EY⁴, 98/69/EY⁵, 2001/1/EY⁶, 2001/100/EY⁷ ja 2004/3/EY⁸ olisi sen vuoksi kumottava. Jäsenvaltioiden olisi lisäksi kumottava myös nyt kumottavien direktiivien täytäntöönpanemiseksi annetut säädökset.

-
- ¹ Neuvoston direktiivi 91/441/ETY, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1991, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 242, 30.8.1991, s. 1).
- ² Neuvoston direktiivi 93/59/ETY, annettu 28 päivänä kesäkuuta 1993, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 186, 28.7.1993, s. 21).
- ³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 94/12/EY, annettu 23 päivänä maaliskuuta 1994, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavista toimenpiteistä (EYVL L 100, 19.4.1994, s. 42).
- ⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/69/EY, annettu 8 päivänä lokakuuta 1996, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevien jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen lähentämisestä annetun direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 282, 1.11.1996, s. 64).
- ⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/69/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavista toimenpiteistä (EYVL L 350, 28.12.1998, s. 1).
- ⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/1/EY, annettu 22 päivänä tammikuuta 2001, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan neuvoston direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 35, 6.2.2001, s. 34).
- ⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/100/EY, annettu 7 päivänä joulukuuta 2001, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 16, 18.1.2002, s. 32).
- ⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/3/EY, annettu 11 päivänä helmikuuta 2004, neuvoston direktiivien 70/156/ETY ja 80/1268/ETY muuttamisesta N1-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamisen osalta (EUVL L 49, 19.2.2004, s. 36).

- (21) Ajoneuvojen puristus- ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai nestekaasulla toimivien ottomoottoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 28 päivänä syyskuuta 2005 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2005/55/EY¹ olisi ajoneuvojen päästöjä koskevan lainsäädännön soveltamisalan selkeyttämiseksi muutettava siten, että se kattaa kaikki raskaat ajoneuvot samalla kun tehdään selväksi, että tämä asetus koskee kevyitä ajoneuvoja.
- (22) Jotta varmistetaan sujuva siirtyminen nykyisistä direktiiveistä tähän asetukseen, asetuksen soveltaminen olisi aloitettava hieman sen voimaantuloa myöhemmin. Valmistajien olisi sinä aikana kuitenkin voitava hyväksyttää ajoneuvot joko nykyisten direktiivien tai tämän asetuksen mukaisesti. Lisäksi taloudellisia kannustimia koskevia säännöksiä olisi voitava soveltaa välittömästi tämän asetuksen voimaantulon jälkeen. Tämän asetuksen voimaantulo ei vaikuta nykyisten direktiivien mukaisesti myönnettyjen tyyppihyväksyntöjen kelpoisuuteen.
- (23) Jotta nykyisistä direktiiveistä voitaisiin siirtyä tämän asetuksen soveltamiseen sujuvasti, Euro 5 -vaiheessa olisi säilytettävä erityisiin sosiaalisiin tarpeisiin suunnitelluille ajoneuvoille myönnetyt poikkeukset. Poikkeusten olisi lakattava Euro 6 -vaiheen tullessa voimaan.

¹ EUVL L 275, 20.10.2005, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2006/51/EY (EUVL L 152, 7.6.2006, s. 11).

- (24) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY¹ mukaisesti.
- (25) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta ottaa liitteessä I käyttöön hiukkasmääriin perustuvia päästörajoja sekä kalibroida uudelleen mainitussa liitteessä asetettuja hiukkasten massaan perustuvia päästörajoja. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niillä muutetaan tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, ne olisi hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (26) Komissiolle olisi myös siirrettävä toimivalta vahvistaa tyyppihyväksyntää koskevia erityisiä menettelyjä, testejä ja vaatimuksia, tarkistettu pienhiukkasten mittaamenettely sekä hiukkasmäärin perustuva päästöarvo, ja hyväksyä toimenpiteitä, jotka koskevat estolaitteiden käyttöä, ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta ja päästöjen mittaamiseen käytettyjä testisyklejä. Koska mainitut toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niillä täydennetään tätä asetusta lisäämällä uusia muita kuin keskeisiä osia, ne olisi hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

¹ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (27) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän asetuksen tavoitteita, jotka ovat sisämarkkinoiden toteuttaminen ottamalla käyttöön moottoriajoneuvojen päästöjä koskevat yhteiset tekniset vaatimukset ja takaamalla, että riippumattomat toimijat saavat ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot samalla tavoin kuin valtuutetut jälleenmyyjät ja korjaamot, ja ne voidaan toteuttaa paremmin yhteisön tasolla. Tästä syystä yhteisö voi hyväksyä toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

Kohde, soveltamisala ja määritelmät

1 artikla

Kohde

1. Tällä asetuksella säädetään yhteiset tekniset vaatimukset, jotka koskevat moottoriajoneuvojen, jäljempänä 'ajoneuvot', ja niiden varaosien, kuten pilaantumista rajoittavien laitteiden, tyyppihyväksyntää niiden päästöjen osalta.
2. Lisäksi tällä asetuksella annetaan säännöt, jotka koskevat käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuutta, pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyyttä, ajoneuvon sisäisiä valvontajärjestelmiä (OBD-järjestelmiä), polttoaineen kulutuksen mittaamista ja ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saantia.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan direktiivin 70/156/ETY liitteessä II määriteltyihin M₁-, M₂-, N₁- ja N₂-luokan ajoneuvoihin, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kg.

2. Valmistajan pyynnöstä tämän asetuksen mukaisesti myönnetty tyyppihyväksyntä voidaan ulottaa 1 kohdassa tarkoitetuista ajoneuvoista direktiivin 70/156/ETY liitteessä II määriteltyihin M₁-, M₂-, N₁- ja N₂-luokan moottoriajoneuvoihin, joiden vertailumassa on enintään 2 840 kg ja jotka täyttävät tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä säädetty edellytykset.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä tarkoitetaan

- (1) 'hybridiajoneuvolla' ajoneuvoa, jossa on vähintään kaksi erilaista energiamuunninta ja kaksi erilaista energianvarastointijärjestelmää (ajoneuvossa) ajoneuvon voimanlähteinä;
- (2) 'erityisiin sosiaalisiin tarpeisiin suunnitelluilla ajoneuvoilla' M₁-luokan dieselkäyttöisiä ajoneuvoja, jotka ovat joko:
 - a) erityistarkoitusta varten suunniteltuja, direktiivissä 70/156/ETY määriteltyjä ajoneuvoja, joiden vertailumassa on yli 2 000 kg;

- b) ajoneuvoja, joiden vertailumassa on yli 2 000 kg ja jotka on suunniteltu kuljettamaan vähintään 7 matkustajaa kuljettaja mukaan lukien, 1 päivästä syyskuuta 2012 lähtien ei kuitenkaan direktiivissä 70/156/ETY määriteltyjä M₁G-luokan ajoneuvoja; tai
 - c) ajoneuvoja, joiden vertailumassa on yli 1 760 kg ja jotka on erityisesti rakennettu kaupallisiin tarkoituksiin pyörätuolin käytön mahdollistamiseksi ajoneuvon sisällä;
- (3) 'vertailumassalla' ajokunnossa olevan ajoneuvon massaa, josta on vähennetty kuljettajan 75 kg:n vakiomassa ja johon on lisätty 100 kg:n vakiomassa;
 - (4) 'kaasumaisilla epäpuhtauksilla' pakokaasujen hiilimonoksidipäästöjä, typen oksidipäästöjä typpidioksidin (NO₂) ekvivalenttina ilmaistuna ja hiilivetypäästöjä;
 - (5) 'hiukasmaisilla epäpuhtauksilla' pakokaasujen ainesosia, jotka poistetaan laimennetusta pakokaasusta 325 K:n (52 °C) enimmäislämpötilassa keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskevassa testimenettelyssä kuvatuin suodattimin;
 - (6) 'pakokaasupäästöillä' kaasumaisten ja hiukasmaisten epäpuhtauksien päästöjä;
 - (7) 'haihtumispäästöillä' ajoneuvon polttoainejärjestelmästä haihtuvia hiilivetyhöyryjä, pakokaasupäästöistä haihtuvia lukuun ottamatta;
 - (8) 'kampikammiolla' moottorin sisäisiä tai ulkopuolisia tiloja, jotka ovat yhteydessä öljypohjaan sisäisten tai ulkoisten putkien kautta, joiden läpi kaasut ja höyryt voivat haihtua;

- (9) 'ajoneuvon sisäisellä valvontajärjestelmällä' eli 'OBD-järjestelmällä' ajoneuvossa sijaitsevaa päästöjenvalvontajärjestelmää, joka kykenee ilmoittamaan toimintahäiriöiden todennäköiset sijainnit tietokoneen muistiin tallennettujen vikakoodien avulla;
- (10) 'estolaitteella' rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametria aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän jonkin osan toiminnan taikka joka vähentää päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana;
- (11) 'pilaantumista rajoittavalla laitteella' ajoneuvon osia, jotka valvovat ja/tai rajoittavat pakokaasu- ja haihtumispäästöjä;
- (12) 'alkuperäisellä pilaantumista rajoittavalla laitteella' pilaantumista rajoittavaa laitetta tai tällaisten laitteiden kokoonpanoa, joka kuuluu ajoneuville myönnetyn tyyppihyväksynnän piiriin;
- (13) 'korvaavalla pilaantumista rajoittavalla laitteella' pilaantumista rajoittavaa laitetta tai tällaisten laitteiden kokoonpanoa, joka on tarkoitettu korvaamaan alkuperäinen pilaantumista rajoittava laite ja joka voidaan hyväksyä erillisenä teknisenä yksikkönä siten kuin se on määritelty direktiivissä 70/156/ETY;

- (14) 'ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavilla tiedoilla' kaikkia ajoneuvon vianmäärittystä, huoltoa, tarkastusta, määräaikaishuoltoa, korjaamista, uudelleenohjelmointia tai uudelleenalustusta koskevia tietoja, jotka valmistajat antavat valtuutetuille jälleenmyyjille ja korjaamoille, mukaan luettuina kaikki muutokset ja lisäykset tällaisiin tietoihin. Näihin tietoihin sisältyvät kaikki tiedot, joita tarvitaan osien tai laitteiden asentamiseen ajoneuvoihin;
- (15) 'riippumattomalla toimijalla' muita yrityksiä kuin valtuutettuja jälleenmyyjiä ja korjaamoja, jotka osallistuvat suoraan tai välillisesti moottoriajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon, erityisesti korjausliikkeitä, korjauslaitteiden tai -työkalujen tai varaosien valmistajia tai jälleenmyyjiä, teknisten tietojen julkaisijoita, autokerhoja, tiepalveluiden tarjoajia, tarkastus- ja testauspalveluiden tarjoajia sekä koulutuspalveluita vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen laitteita asentaville, valmistaville ja korjaaville yrityksille tarjoavia yrityksiä;
- (16) 'biopolttoaineilla' nestemäisiä tai kaasumaisia liikenteessä käytettäviä polttoaineita, jotka tuotetaan biomassasta;
- (17) 'vaihtoehtoista polttoainetta käyttävällä ajoneuvolla' ajoneuvoa, jonka on suunniteltu voivan toimia ainakin yhdellä sentyyppisellä polttoaineella, joka on joko kaasumainen ilmakehän lämpötilassa ja paineessa tai joka on merkittävässä määrin peräisin muusta kuin mineraaliöljystä.

II LUKU

Tyyppihyväksyntää koskevat valmistajan velvollisuudet

4 artikla

Valmistajan velvollisuudet

1. Valmistajan on osoitettava, että kaikki yhteisössä myydyt, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti. Valmistajan on myös osoitettava, että kaikki uudet tyyppihyväksytettävät korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet, jotka myydään tai otetaan käyttöön yhteisössä, on tyyppihyväksytty tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti.

Nämä velvollisuudet sisältävät liitteessä I ja 5 artiklassa tarkoitetuissa täytäntöönpanotoimissa asetettujen päästörajojen noudattamisen.

2. Valmistajan on taattava, että tyyppihyväksyntämenettelyjä, joiden tarkoituksena on tuotannon vaatimustenmukaisuuden, pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyys ja käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden tarkistaminen, noudatetaan.

Valmistajan toteuttamilla teknisillä toimenpiteillä on lisäksi voitava varmistaa, että pakokaasupäästöjä ja haihtumispäästöjä rajoitetaan tämän asetuksen mukaisesti tehokkaasti ajoneuvojen tavanomaisen elinkaaren ajan tavanomaisissa käyttöolosuhteissa. Näin ollen käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden noudattamista koskevat toimenpiteet tarkistetaan enintään viiden vuoden tai 100 000 kilometrin kuluttua sen mukaan, kumpi näistä toteutuu aiemmin. Pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyysden testaaminen tyyppihyväksyntää varten kattaa 160 000 km. Voidakseen noudattaa tätä kestävyystestiä valmistajilla olisi oltava mahdollisuus testata testipenkin avulla ajoneuvojen ikääntymisen vaikutuksia, jollei 4 kohdassa tarkoitetuista täytäntöönpanotoimenpiteistä muuta johdu.

Käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus on tarkastettava erityisesti pakokaasupäästöjen osalta vertailemalla niitä liitteessä I vahvistettuihin päästörajoihin. Komissio arvioi testimenetelmiä uudelleen haihtumispäästöjen ja matalissa ympäristön lämpötiloissa esiintyvien päästöjen rajoittamisen tehostamiseksi.

3. Valmistajan on ilmoitettava hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutusluvut ajoneuvon ostajalle ostohetkellä annettavassa asiakirjassa.
4. Erityismenettelyt ja -vaatimukset, jotka koskevat 2 ja 3 kohdan soveltamista, säädetään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

5 artikla
Vaatimukset ja testit

1. Valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että ajoneuvo on tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukainen.
2. Päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttö on kielletty. Tätä kieltä ei sovelleta, jos:
 - a) laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi;
 - b) laite ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi; tai
 - c) edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan haihtumispäästöjen ja keskimääräisten pakokaasupäästöjen tarkistamista koskeviin testimenettelyihin.

3. Tässä kohdassa määritellyt tyyppihyväksyntää koskevat erityismenettelyt, -testit ja -vaatimukset, samoin kuin 2 kohdan soveltamista koskevat vaatimukset, joilla muutetaan tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti. Tähän kuuluvat seuraavia seikkoja koskevien vaatimusten vahvistaminen:
- a) pakokaasupäästöt, myös testisyklit, päästöt matalissa ympäristön lämpötiloissa, päästöt joutokäynnillä, savun tiheys sekä jälkikäsittelyjärjestelmien moitteeton toiminta ja regenerointi;
 - b) haihtumispäästöt ja kampikammio päästöt;
 - c) OBD-järjestelmät ja pilaantumista rajoittavien laitteiden käytönaikainen tehokkuus;
 - d) pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyys, korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet, käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus, tuotannon vaatimustenmukaisuus ja ajokelpoisuus;
 - e) kasvihuonekaasupäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaus;
 - f) hybridi ajoneuvot ja vaihtoehtoista polttoainetta käyttävät ajoneuvot;
 - g) tyyppihyväksyntöjen ja vaatimusten laajentaminen koskemaan pieniä valmistajia;
 - h) testauslaitteet; ja
 - i) vertailupolttoaine kuten bensiini, diesel, kaasumaiset polttoaineet ja biopolttoaineet, kuten bioetanoli, biodiesel ja biokaasu.

Edellä mainittuja vaatimuksia sovelletaan tarvittaessa ajoneuvoihin riippumatta siitä millaista polttoainetta ne käyttävät.

III LUKU

Ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saanti

6 artikla

Valmistajan velvollisuudet

1. Valmistajan on annettava standardoidun hakutoiminnon avulla itsenäisille toimijoille vapaa ja standardoitu pääsy ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittaviin tietoihin verkkosivustojen kautta helposti ja nopeasti sekä tavalla, joka ei ole syrjivä verrattuna valtuutetuille jälleenmyyjille ja korjaamoille annettuihin mahdollisuuksiin tai myönnettyyn pääsyyn. Tämän tavoitteen toteuttamisen helpottamiseksi tiedot on annettava yhdenmukaisella tavalla, aluksi OASIS-formaatin (Organization for the Advancement of Structured Information Standards)¹ teknisten vaatimusten mukaisesti. Valmistajan on asetettava myös ohjekirjat itsenäisten toimijoiden sekä valtuutettujen jälleenmyyjien ja korjaamojen käyttöön.

¹ OASIS-formaatilla tarkoitetaan teknisiä eritelmiä, jotka sisältyvät OASIS-asiakirjaan SC2-D5, Format of Automotive Repair Information, versio 1.0, 28. toukokuuta 2003 (luettavissa osoitteessa: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>) sekä 10. tammikuuta 2003 päivätyn OASIS-asiakirjan SC1-D2, Autorepair Requirements Specification, versio 6.1, lukuihin 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 ja 3.8 (luettavissa osoitteessa: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>), joissa käytetään vain avointa teksti- ja kuvaformaattia.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja ovat:
- a) ajoneuvon yksiselitteinen tunnistaminen;
 - b) huoltokirjat;
 - c) tekniset ohjeet;
 - d) osia ja vianmäärittystä koskevat tiedot (kuten mittausten teoreettiset enimmäis- ja vähimmäisarvot);
 - e) johdotuskaaviot;
 - f) vianmäärittyskoodit (myös valmistajakohtaiset koodit);
 - g) ajoneuvotyyppiä koskeva ohjelmiston kalibrointitunnus;
 - h) välineistä ja laitteista annetut sekä välineiden ja laitteiden välittämät tiedot; ja
 - i) datatietueita koskevat tiedot sekä kaksisuuntaiset valvonta- ja testaustiedot.
3. Tietyn ajoneuvovalmistajan jakelujärjestelmään kuuluvat valtuutetut jälleenmyyjät tai korjaamot on tätä asetusta sovellettaessa katsottava itsenäisiksi toimijoiksi siltä osin kuin ne tarjoavat korjaus- tai huoltopalveluja ajoneuvoille, joiden osalta ne eivät ole ajoneuvovalmistajan jakelujärjestelmään kuuluvia.

4. Ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen on oltava aina saatavilla, jollei tietojärjestelmän huolto muuta vaadi.
5. OBD-järjestelmän kanssa yhteensopivien varaosien sekä vianmääritykseen käytettävien välineiden ja testilaitteiden valmistamista ja huoltamista varten valmistajan on annettava OBD-järjestelmän ja ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavia tietoja syrjimättömällä tavalla kaikille halukkaille osien, vianetsintävälineiden tai testilaitteiden valmistajille ja/tai korjaajille.
6. Vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien autojen laitteiden suunnittelua ja valmistusta varten valmistajien on annettava OBD-järjestelmän sekä ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot syrjimättömällä tavalla kaikille vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen käytössä tarvittavien laitteiden asentajille, valmistajille ja korjaajille.
7. Hakiessaan EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää valmistajan on toimitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle todiste tämän asetuksen noudattamisesta ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien ja 5 kohdassa tarkoitettujen tietojen saannin osalta. Jos tällaisia tietoja ei vielä ole saatavilla tai tietojen saanti ei kyseisenä ajankohtana vielä ole tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaista, valmistajan on annettava todiste kuuden kuukauden kuluessa päivästä, jona tyyppihyväksyntä annetaan. Jos todistetta asetuksen noudattamisesta ei anneta mainitussa määräajassa, hyväksyntäviranomaisen on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet noudattamisen varmistamiseksi.

Valmistajan on annettava ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen myöhemmät muutokset ja lisäykset saataville verkkosivuillaan samaan aikaan kuin ne annetaan valtuutettujen korjaamoiden käyttöön.

7 artikla

Ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saannista perittävä maksu

1. Valmistajat saavat veloittaa kohtuullisen ja kustannuksiin nähden suhteutetun maksun tämän asetuksen piiriin kuuluvien ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saannista; maksu ei ole kohtuullinen eikä suhteutettu, jos se ehkäisee ohjeiden käyttöä jättämällä huomioimatta sen, miten paljon itsenäinen käyttäjä käyttää tietoja.
2. Valmistajan on asetettava ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot käyttöön päivä-, kuukausi- ja vuosikohtaisesti, jolloin tietojen saannista perittävät maksut vaihtelevat sen kauden mukaan, jona tietoja on käytetty.

8 artikla

Täytäntöönpanotoimenpiteet

Ne 6 ja 7 artiklan täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet, joilla muutetaan tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti. Tähän kuuluu teknisten erittelyjen määrittely ja ajan tasalle saattaminen siltä osin kuin on kyse tavasta, jolla OBD-järjestelmää koskevat sekä ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot on annettava, jolloin on kiinnitettävä erityistä huomiota pk-yritysten erityistarpeisiin.

9 artikla

Kertomus

Komissio esittää viimeistään ...päivänä...kuuta...^{*} Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevan järjestelmän toimivuudesta ottaen erityisesti huomioon kilpailuun ja sisämarkkinoiden toimivuuteen sekä ympäristönsuojeluun kohdistuvat vaikutukset. Kertomuksessa arvioidaan, onko asianmukaista koota kaikki ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevat säännökset tyyppihyväksyntää koskevaan tarkistettuun puitedirektiiviin.

IV LUKU

Jäsenvaltioiden velvollisuudet

10 artikla

Tyyppihyväksyntä

1. Jos valmistaja sitä pyytää, jäsenvaltion viranomaiset eivät ... päivästä ...kuuta ...^{**} alkaen saa evätä uudelta ajoneuvotyypiltä EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää eivätkä kieltää uuden ajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa ajoneuvojen päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä, jos kyseinen ajoneuvo on tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden ja erityisesti liitteen I taulukossa 1 säädettyjen Euro 5 -päästörajojen tai liitteen I taulukossa 2 säädettyjen Euro 6 -päästörajojen mukainen.

^{*} Neljän vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

^{**} Tämän päätöksen voimaantulopäivä.

2. Jäsenvaltioiden viranomaisten on 1 päivästä syyskuuta 2009 ja N₁-luokan alaluokkiin II ja III ja N₂-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen osalta 1 päivästä syyskuuta 2010 alkaen on evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä uudelta ajoneuvotyypiltä ajoneuvon päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä, jos ajoneuvotyyppi ei ole tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden ja erityisesti liitteiden mukainen, lukuun ottamatta liitteen I taulukossa 2 säädettyjä Euro 6 -päästöraja-arvoja. Pakokaasupäästöjen mittaamistestin osalta erityisiin sosiaalisiin tarpeisiin suunniteltuihin ajoneuvoihin sovelletaan samoja raja-arvoja kuin N₁-luokan alaluokan III ajoneuvoihin.
3. Jäsenvaltioiden viranomaisten on 1 päivästä tammikuuta 2011 ja N₁-luokan alaluokkiin II ja III ja N₂-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen ja 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen erityisiin sosiaalisiin tarpeisiin suunniteltujen ajoneuvojen osalta 1 päivästä tammikuuta 2012 alkaen sellaisten uusien ajoneuvojen osalta, jotka eivät ole tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden ja erityisesti liitteiden mukaisia, lukuun ottamatta liitteen I taulukossa 2 säädettyjä Euro 6 -päästörajoja, katsottava, että vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa direktiivin 70/156/ETY 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja niiden on kiellettävä päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä tällaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto. Pakokaasupäästöjen mittaamistestin osalta erityisiin sosiaalisiin tarpeisiin suunniteltuihin ajoneuvoihin sovelletaan samoja raja-arvoja kuin N₁-luokan alaluokan III ajoneuvoihin.

4. Jäsenvaltioiden viranomaisten on 1 päivästä syyskuuta 2014 ja N₁-luokan alaluokkiin II ja III ja N₂-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen osalta 1 päivästä syyskuuta 2015 alkaen evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä uudelta ajoneuvotyypiltä ajoneuvon päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä, jos ajoneuvotyyppi ei ole tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden ja erityisesti liitteessä I olevassa taulukossa 2 säädettyjen Euro 6 -päästöraja-arvojen mukainen.
5. Jäsenvaltioiden viranomaisten on 1 päivästä syyskuuta 2015 ja N₁-luokan alaluokkiin II ja III ja N₂-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen osalta 1 päivästä syyskuuta 2016 alkaen sellaisten uusien ajoneuvojen osalta, jotka eivät ole tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden ja erityisesti liitteessä I olevassa taulukossa 2 säädettyjen Euro 6 -päästöraja-arvojen mukaisia, katsottava, että vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa direktiivin 70/156/ETY 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja niiden on kiellettävä päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä tällaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.

11 artikla

Korvaavien osien tyyppihyväksyntä

1. Jäsenvaltioiden viranomaisten on kiellettävä sellaisten uusien korvaavien pilaantumista rajoittavien laitteiden myynti ja ajoneuvoon asentaminen, jotka on tarkoitettu asennettavaksi tämän asetuksen mukaisesti hyväksyttyihin ajoneuvoihin, jos nämä laitteet eivät ole sellaista tyyppiä, jolle on myönnetty tyyppihyväksyntä tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti.

2. Kansalliset viranomaiset voivat edelleen myöntää pidennyksiä pilaantumista rajoittavien laitteiden tätä asetusta edeltäville standardeille myönnettyille EY-tyyppihyväksynnöille samoin ehdoin, joilla hyväksynät alun perin on myönnetty. Kansallisten viranomaisten on kiellettävä näiden korvaavien pilaantumista rajoittavien laitteiden myynti tai asentaminen ajoneuvoon, jolleivät ne ole tyyppiä, jolle asianomainen tyyppihyväksyntä on myönnetty.
3. Edellä olevia 1 ja 2 kohdan vaatimuksia ei sovelleta korvaaviin pilaantumista rajoittaviin laitteisiin, jotka on tarkoitettu asennettaviksi ajoneuvoihin, joiden tyyppihyväksyntä on myönnetty ennen varaosien tyyppihyväksyntävaatimusten hyväksymistä.

12 artikla

Taloudelliset kannustimet

1. Jäsenvaltiot voivat säätää taloudellisista kannustimista, joita sovelletaan sellaisiin sarjavalmisteisiin moottoriajoneuvoihin, jotka ovat tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia.

Näitä kannustimia voidaan soveltaa kaikkiin jäsenvaltion markkinoille myytäväksi saatettuihin uusiin ajoneuvoihin, jotka ennen 10 artiklan 3 kohdassa säädettyjä ajankohtia ovat vähintään liitteen I taulukossa 1 vahvistettujen päästöraja-arvojen mukaisia; kannustimien voimassaolon on päätyttävä mainittuina ajankohtina.

Yksinomaan liitteen I taulukon 2 mukaisia päästöraja-arvoja noudattaviin ajoneuvoihin sovellettavia taloudellisia kannustimia voidaan myöntää jäsenvaltion markkinoille myytäväksi saatettujen uusien ajoneuvojen osalta 10 artiklan 3 kohdassa säädetyistä ajankohdasta alkaen ja ennen 10 artiklan 5 kohdassa säädettyä ajankohtaa; kannustimien voimassaolon on päätyttävä 10 artiklan 5 kohdassa säädettyinä ajankohtina.

2. Jäsenvaltiot voivat myöntää taloudellisia kannustimia, jotka koskevat käytössä olevien ajoneuvojen jälkikäteen varustamista ja sellaisten ajoneuvojen romuttamista, jotka eivät ole kyseessä olevien raja-arvojen mukaisia.
3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen taloudellisten kannustimien arvo kunkin ajoneuvotyyppin osalta ei saa ylittää ajoneuvoon päästörajojen noudattamiseksi asennetuista teknisistä laitteista aiheutuvia lisäkustannuksia ajoneuvoon asentamisesta aiheutuvat kulut mukaan luettuina.
4. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen taloudellisten kannustimien käyttöönottoa tai muuttamista koskevista suunnitelmista on ilmoitettava komissiolle hyvissä ajoin.

13 artikla

Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan valmistajiin tämän asetuksen säännösten rikkomiseen johdosta, ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on toimitettava kyseiset säännökset komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta ...* ja ilmoitettava sille viipymättä niihin myöhemmin tehtävistä muutoksista.

* 18 kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

2. Seuraavien on sisällyttävä rangaistaviksi säädettyihin rikkomuksiin:
- a) väärin tietojen antaminen hyväksyntämenettelyn tai markkinoilta pois vetämiseen johtavan menettelyn kuluessa;
 - b) testitulosten väärentäminen tyyppi hyväksynnän tai käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden osalta;
 - c) sellaisten tietojen tai teknisten erittelyjen ilmoittamatta jättäminen, jotka saattaisivat johtaa markkinoilta pois vetämiseen tai tyyppi hyväksynnän peruuttamiseen;
 - d) laittomien keinojen käyttäminen; ja
 - e) kieltäytyminen antamasta tietoja käytettäväksi.

V LUKU

Loppusäännökset

14 artikla

Eritelmien uudelleenmäärittely

1. Komission on harkittava, sisällytetäänkö metaanipäästöt hiilidioksidipäästölaskelmaan. Tarpeen vaatiessa komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen metaanipäästöjen käsittelemistä tai rajoittamista koskeviksi toimenpiteiksi.

2. Kun Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelma, jota toteutetaan ajoneuvoja koskevien määräysten yhdenmukaistamista käsittelevän maailmanfoorumin puitteissa, on saatu päätökseen, ja viimeistään Euro 6 -vaiheen voimaan tullessa komissio hyväksyy, ympäristöä koskevia nykyisiä kunnianhimoisia tavoitteita heikentämättä, seuraavia toimenpiteitä, joilla muutetaan tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia muun muassa sitä täydentämällä:
- a) tämän asetuksen muuttaminen 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti tämän asetuksen liitteessä I vahvistettujen, hiukkasten massa perustuvien raja-arvojen kalibroimiseksi uudelleen ja hiukkasten määrään perustuvien raja-arvojen ottamiseksi käyttöön kyseisessä liitteessä siten, että ne vastaavat laajasti bensiinin ja dieselin massaraja-arvoja;
 - b) tarkistetun hiukkasten ja hiukkasten määrän raja-arvon mittaamista koskevan menettelyn ottaminen käyttöön 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti.
3. Komissio seuraa 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja menettelyjä, testejä ja vaatimuksia sekä päästöjen mittaamisessa käytettäviä testisyklejä. Jos tämän johdosta havaitaan, että ne eivät enää ole asianmukaisia tai eivät enää vastaa todellisia päästöjä, niitä mukautetaan vastaamaan tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyviä päästöjä. Tarvittavat toimenpiteet, joilla muutetaan tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti.

4. Komissio seuraa 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten ja testien kohteena olevia epäpuhtauksia. Jos komissio katsoo, että on asianmukaista antaa säännöksiä muiden epäpuhtauksien päästöistä, se antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen tämän asetuksen muuttamisesta sen mukaisesti.
5. Komissio seuraa liitteessä I olevassa taulukossa 4 asetettuja hiilimonoksidi- ja hiilivetypäästörajoja kylmäkäynnistystestissä ja antaa tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen päästörajojen tiukentamisesta.
6. Direktiivin 2005/55/EY asiaa koskevat liitteet muutetaan 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti niin, että ne sisältävät kaikkien tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset.

15 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

16 artikla

Direktiivien 70/156/ETY ja 2005/55/EY muuttaminen

1. Muutetaan direktiivi 70/156/ETY tämän asetuksen liitteen II mukaisesti.

2. Muutetaan direktiivi 2005/55/EY seuraavasti:

- a) Korvataan direktiivin otsikko seuraavasti:

"Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/55/EY, annettu 28 päivänä syyskuuta 2005, raskaiden hyötyajoneuvojen ja moottoreiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen osalta (Euro IV ja V)"

- b) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

"1 artikla

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

- a) 'ajoneuvolla' kaikkia moottoriajoneuvoja, jotka on määritelty direktiivin 70/156/ETY 2 artiklassa ja joiden vertailumassa on yli 2 610 kg;
 - b) 'moottorilla' ajoneuvon käyttövoiman lähdettä, jolle voidaan myöntää tyyppihyväksyntä erillisenä teknisenä yksikkönä, siten kuin on määritelty direktiivin 70/156/ETY 2 artiklassa;
 - c) 'erittäin ympäristöystävällisellä ajoneuvolla' tai '(EYA)' ajoneuvoa, jonka käyttövoimana on moottori, joka ei ylitä direktiivin liitteessä I olevan 6.2.1 kohdan taulukoiden rivillä C säädettyjä päästöjen sallittuja raja-arvoja.";
- c) Korvataan liitteessä 1 oleva 1 osa seuraavasti:
- "1. Tätä direktiiviä sovelletaan kaasuihin ja hiukkaspäästöjen valvontaan, päästövalvontalaitteiden elinkaareen, käytössä olevien ajoneuvojen/moottoreiden ja kaikkien moottoriajoneuvojen sisäisten valvontajärjestelmien (OBD) vaatimustenmukaisuuteen sekä 1 artiklassa määriteltyihin moottoreihin, lukuun ottamatta M₁-, N₁-, N₂- ja M₂-luokan ajoneuvoja, joille on myönnetty tyyppihyväksyntä asetuksen (EY) N:o .../...⁺ mukaisesti."

⁺ Virallinen lehti: lisätään tämän asetuksen otsikko ja numero.

17 artikla
Kumoaminen

1. Kumotaan seuraavat direktiivit ...päivästä...kuuta...^{*} alkaen:

- direktiivi 70/220/ETY,
- direktiivi 72/306/ETY,
- direktiivi 74/290/ETY,
- direktiivi 77/102/ETY,
- direktiivi 78/665/ETY,
- direktiivi 80/1268/ETY
- direktiivi 83/351/ETY,
- direktiivi 88/76/ETY,
- direktiivi 88/436/ETY,
- direktiivi 89/458/ETY,
- direktiivi 91/441/ETY,
- direktiivi 93/59/ETY,
- direktiivi 93/116/EY,
- direktiivi 94/12/EY,

^{*} 66 kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

- direktiivi 96/44/EY,
- direktiivi 96/69/EY,
- direktiivi 98/69/EY,
- direktiivi 98/77/EY,
- direktiivi 1999/100/EY
- direktiivi 1999/102/EY,
- direktiivi 2001/1/EY,
- direktiivi 2001/100/EY,
- direktiivi 2002/80/EY,
- direktiivi 2003/76/EY,
- direktiivi 2004/3/EY.

2. Kumotaan moottoriajoneuvoja koskevien neuvoston direktiivien 70/157/ETY, 70/220/ETY, 72/245/ETY, 72/306/ETY, 80/1268/ETY ja 80/1269/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen 17 päivänä heinäkuuta 1989 annetun komission direktiivin 89/491/ETY¹ liitteet II ja V...päivästä...kuuta...^{*} alkaen.
3. Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän asetukseen.

¹ EYVL L 238, 15.8.1989, s. 43.

^{*} 66 kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

4. Jäsenvaltioiden on kumottava 1 kohdassa tarkoitettujen direktiivien nojalla antamansa täytäntöönpanosäännökset ...päivästä...kuuta...^{*} alkaen.

18 artikla

Voimaantulo

1. Tämä asetus tulee voimaan kolmantena päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.
2. Tätä asetusta sovelletaan ... päivästä ...kuuta ...^{**}, lukuun ottamatta 10 artiklan 1 kohtaa ja 12 artiklaa, joita sovelletaan ... päivästä ...kuuta ...^{***}.
3. Edellä 5 artiklan 3 kohdassa ja 14 artiklan 6 kohdassa tarkoitetut muutokset tai täytäntöönpanotoimet hyväksytään viimeistään ...päivänä ...kuuta ...^{****}.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

^{*} 66 kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

^{**} 18 kuukautta ja yksi päivä tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

^{***} Tämän asetuksen voimaantulopäivä.

^{****} 12 kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

LIITTEET

LIITE I – Päästörajat

LIITE II – Direktiivin 70/156/ETY muuttaminen

LIITE I

Päästörajat

Taulukko 1: Euro 5 -päästörajat

		Vertailu- massa (RM) (kg)	Raja-arvot													
			Hiilimonoksidin massa (CO)		Hiilivetyjen kokonaismassa (THC)		Ei-metaanisten hiilivetyjen massa (NMHC)		Typen oksidien massa (NOx)		Kaikkien hiilivetyjen ja typen oksidien yhteenlaskettu massa (THC + NOx)		Hiukkasmassa (PM)		Hiukkasten lukumäärä ⁽¹⁾ (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Ajoneuvo- luokka	Ala- luokka		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Kaikki	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		
N ₂			2270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		

Koodi: PI (Positive Ignition) = ottomoottorit, CI (Compression Ignition) = puristussytytysmoottorit

⁽¹⁾ Lukumäärää koskeva standardi määritellään mahdollisimman pian ja viimeistään Euro 6 -vaiheen tullessa voimaan.

⁽²⁾ Ottomoottoreja koskevia hiukkasmassastandardeja sovelletaan vain ajoneuvoihin, joissa on suoraruiskutusmoottori.

Taulukko 2: Euro 6 -päästörajat

		Vertailu massa (RM) (kg)	Raja-arvot													
			Hiilimonoksidin massa (CO)		Kaikkien hiilivetyjen massa (THC)		Ei-metaanisten hiilivetyjen massa (NMHC)		Typen oksidien massa (NOx)		Hiilivetyjen ja typen oksidien yhteenlaskettu massa (THC + NOx)		Hiukkasmassa (PM)		Hiukkasten lukumäärä ⁽¹⁾ (P)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Ajoneuvo- luokka	Ala- luokka		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Kaikki	1000	500	100	—	68	—	60	<u>80</u>	—	170	5,0	5,0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	<u>80</u>	—	170	5,0	5,0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0	5,0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		
N ₂			2270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		

Koodi: PI = (Positive Ignition) ottomootorit, CI = (Compression Ignition) puristussytytysmoottori

⁽¹⁾ Tätä vaihetta varten määritellään myöhemmin lukumäärää koskeva standardi.

⁽²⁾ Ottomootoreja koskevia hiukkasmassastandardeja sovelletaan vain ajoneuvoihin, joissa on suoraruiskutusmoottori.

Taulukko 3: Päästörajat haihtumispäästöjä mittaavassa testissä

Haihtumispäästöjen massa (g/testi)
2,0

Taulukko 4: Pakokaasujen hiilimonoksidi- ja hiilivetypäästöjen rajat kylmäkäynnistystestissä

Testilämpötila 266 K (−7 °C)			
Ajoneuvoluokka	Alaluokka	Hiilimonoksidin massa (CO) L1 (g/km)	Hiilivetyjen massa (HC) L2 (g/km)
M	—	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N ₂		30	3,2

LIITE II

Direktiivin 70/156/ETY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 70/156/ETY seuraavasti:

- 1) Lisätään 2 artiklan viimeisen luetelmakohdan jälkeen virke seuraavasti:

"Jos tässä direktiivissä viitataan erityisdirektiiviin tai -asetukseen, tarkoitetaan myös niiden täytäntöönpanosäädöksiä.";

- 2) Korvataan seuraavissa kohdissa sana "erillisdirektiivi" tai "erityisdirektiivi" eri taivutusmuodoissaan sanoilla "erityisdirektiivi tai -asetus" vastaavasti taivutettuina:

2 artiklan ensimmäinen luetelmakohta; 2 artiklan yhdeksäs luetelmakohta; 2 artiklan kymmenes luetelmakohta; 2 artiklan neljästoista luetelmakohta; 3 artiklan 1 kohta; 3 artiklan 2 kohta; 3 artiklan 4 kohta; 4 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohta; 4 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan d alakohta; 4 artiklan toinen alakohta; 5 artiklan 4 kohta; 5 artiklan 5 kohta; 6 artiklan 3 kohta; 8 artiklan 2 kohdan johdantolause; 8 artiklan 2 kohdan c alakohta; 13 artiklan 4 kohta; 13 artiklan 5 kohta; 14 artiklan 1 kohdan toisen luetelmakohdan i alakohta; Liite IV, I osa, toinen rivi; Liite IV, II osa, ensimmäinen kohta; Liite IV, II osa, taulukon alaviite 1, Liite V, 1 (a) jakso; Liite V, 1 (b) jakso; Liite VII (1) 4 osa; Liite X, alaviite 2; Liite X, 2.1. jakso; Liite X, 3.3. jakso; Liite IV, 1 (1.1) jakso; Liite VII, osa 4; Liite X, 2.1. jakso; Liite X, 3.3. jakso; Liite X, alaviite 2; Liite XI, lisäys 4, alaviite X, kirjaimien merkitys; Liite XIV, 2 (a) jakso; Liite XII, B(2) jakso; Liite XIV, 2 (c) jakso;

- 3) Korvataan seuraavissa kohdissa sanat "erillisdirektiivit" tai "erityisdirektiivit" taikka sanat "erilliset direktiivit" eri taivutusmuodoissaan sanoilla "erityisdirektiivit tai -asetukset" vastaavasti taivutettuina:

2 artiklan kahdeksas luetelmakohta; 3 artiklan 1 kohta; 3 artiklan 2 kohta; 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan ensimmäinen ja toinen luetelmakohta; 4 artiklan 1 kohdan b alakohhta; 4 artiklan 3 kohta; 5 artiklan 5 kohta; 5 artiklan 6 kohta; 7 artiklan 2 kohta; 8 artiklan 2 kohdan c alakohhta; 9 artiklan 2 kohta; 10 artiklan 2 kohta; 11 artiklan 1 kohta; 13 artiklan 2 kohta; Liiteluettelo: liitteen XIII otsikko; Liite I, ensimmäinen kohta; Liite III, osa III; Liite IV, I osa, ensimmäinen rivi; Liite V, 1 (a) jakso; Liite V, 1 (b) jakso; Liite V, 1 (c) jakso; Liite V, 3 jakson johdantolause; Liite V 3 (a) jakso, Liite V, 3 (b) jakso; Liite VI, EY-tyyppihyväksyntätodistuksen sivu 1, kohdat 1 ja 2; Liite VII, alaviite (1); Liite X, 2.2. jakso; Liite X, 2.3.5 jakso; Liite X, 3.5. jakso; Liite XIV, 1.1. jakso; Liite XIV, 2 (a) jakso; Liite XIV, 2 (c) jakso; Liite XIV, 2 (d) jakso;

- 4) Lisätään seuraavissa kohdissa eri taivutusmuodoissaan olevan sanan "direktiivi" tai "perusdirektiivi" taikka "muutosdirektiivi" tai "muuttava direktiivi" jälkeen sanat "tai asetus" tai tapauksen mukaan "tai -asetus" vastaavasti taivutettuna:

5 artiklan 3 kohdan kolmas alakohhta; Liite IV, I osa, taulukon alaviite X; Liite VI, EY-tyyppihyväksyntätodistuksen sivu 2, taulukkojen otsikot; Liite VII (1) 2 osa; Liite VII (1) 3 osa; Liite VII (1) 4 osa; Liite VIII, kohdat 1, 2,2.1, 2.2, ja 3; Liite IX, M₁-luokan valmiit tai valmistuneet ajoneuvot, sivu 2, kohdat 45, 46.1 ja 46.2; Liite IX, M₂- ja M₃-luokan valmiit tai valmistuneet ajoneuvot, sivu 2, kohdat 45 ja 46.1; Liite IX, N₁, N₂ ja N₃-luokan valmiit tai valmistuneet ajoneuvot, sivu 2, kohdat 45. ja 46.1; Liite IX, M₁-luokan keskeneräiset ajoneuvot, sivu 2, kohdat 45 ja 46.1; Liite IX, M₂- ja M₃-luokan keskeneräiset ajoneuvot, sivu 2, kohdat 45 ja 46.1; Liite IX, N₁-, N₂- ja N₃-luokan keskeneräiset ajoneuvot, sivu 2, kohdat 45 ja 46.1; Liite X, 1.2.2. jakso; Liite XI, lisäys 4, kirjainten merkitys: N/A; Liite XV, taulukon otsikko;

Lisätään sanan "direktiivit" jälkeen sanat "tai asetukset" vastaavasti taivutettuina:

Liite IX, M₁-luokan valmiit ajoneuvot, sivu 2; Liite IX, Liite IX, M₂- ja M₃-luokan valmiit tai valmistuneet ajoneuvot, sivu 2; Liite IX, N₁, N₂ ja N₃- luokan valmiit tai valmistuneet ajoneuvot, sivu 2; Liite IX, M₁-luokan keskeneräiset ajoneuvot, sivu 2; Liite IX, M₂- ja M₃-luokan keskeneräiset ajoneuvot, sivu 2; Liite IX, N₁-, N₂- ja N₃-luokan keskeneräiset ajoneuvot, sivu 2;

- 5) Lisätään 8 artiklan 2 kohdan c alakohtaan ilmauksen "direktiivi(t)" jälkeen asianmukaisesti taivutettuna ilmaus "tai asetus/asetukset";
- 6) Korvataan liitteessä IV olevan I osan taulukon 2 kohta ja taulukon otsikko seuraavasti:

”

Kohde:	Direktiivin/ asetuksen numero	EU:n virallisen lehden viite	Soveltamisala									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2. Päästöt/ tiedonsaanti	.../.../EY	L ..., ..., s. ...	X ¹⁰	X ¹⁰		X ¹⁰	X ¹⁰					

¹⁰ Ajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2610 kg. Voidaan soveltaa valmistajan pyynnöstä ajoneuvoihin, joiden vertailumassa on enintään 2840 kg”.

- 7) Kumotaan liitteessä IV olevan I osan taulukon 11 ja 39 kohta;
- 8) Lisätään liitteessä VII 4 kohtaan sanan "direktiivin" jälkeen sanat "tai asetuksen";

9 Lisätään liitteessä VII olevaan 5 kohtaan ilmauksen "muuttava direktiivi" jälkeen sanat "tai asetus",

10) Korvataan liitteessä XI olevassa lisäyksessä 1 olevan taulukon 2 kohta ja taulukon otsikko seuraavasti:

”

Kohta	Kohde:	Direktiivin/ asetuksen numero	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
2	Päästöt/tiedon- saanti	.../.../EY	Q	G+Q	G+Q	

”

11) Poistetaan liitteen XI lisäyksessä 1 olevan taulukon 11 ja 39 kohta;

- 12) Korvataan liitteessä XI olevassa lisäyksessä 2 taulukon 2 kohta ja taulukon otsikko seuraavasti:

”

Kohta	Kohde:	Direktiivin/ asetuksen numero	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Päästöt/tiedon- saanti	.../.../EY	A	A		A	A					

”

- 13) Poistetaan liitteen XI lisäyksessä 2 olevan taulukon 11 ja 39 kohta.

- 14) Korvataan liitteessä XI olevassa lisäyksessä 3 olevan taulukon 2 kohta ja taulukon otsikko seuraavasti:

”

Kohta	Kohde:	Direktiivin/ asetuksen numero	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
2	Päästöt/tiedon-saanti	.../.../EY	Q		Q	Q					

”

- 15) Poistetaan liitteen XI lisäyksessä 3 oleva 11 kohta.
- 16) Korvataan liitteessä XI olevassa lisäyksessä 4 olevan taulukon 2 kohta ja taulukon otsikko seuraavasti:

”

Kohta	Kohde:	Direktiivin/ asetuksen numero	N-luokan ajoneuvonosturi
2	Päästöt/tiedonsaanti	.../.../EY	N/A

”

- 17) Poistetaan liitteen XI lisäyksessä 4 olevan taulukon 11 kohta.
