KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 459/2012

av den 29 maj 2012

om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon ([1]), särskilt artikel 5.3,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) ([2]), särskilt artikel 39.2, och

av följande skäl:

(1) I förordning (EG) nr 715/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon ([3]) fastställs gemensamma tekniska krav för typgodkännande av motorfordon och reservdelar avseende utsläpp och bestämmelser för överensstämmelse hos fordon i drift, hållbarhet hos utsläppsbegränsande anordningar, omborddiagnossystem (*OBD-system*), mätning av bränsleförbrukning och tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

(2) I enlighet med förordning (EG) nr 715/2007 bör en standard för partikelantal bestämmas för fordon utrustade med gnisttändningsmotorer som ska godkännas enligt Euro 6.

(3) Partiklar utsläppta från fordon kan lagras i lungblåsorna hos människor och leda till sjukdomar i andningsvägarna, hjärt- och kärlsjukdomar och ökad dödlighet. Det är därför av allmänt intresse att ha en hög nivå av skydd mot dessa partiklar.

(4) För att mäta partikelutsläpp från fordon med gnisttändningsmotorer används för närvarande mätprotokollet från partikelmätningsprogrammet (*PMP*), utvecklat för dieselfordon. Det finns dock belägg för att storleksspektrum och kemisk sammansättning av partikelutsläpp från gnisttändningsmotorer kan skilja sig från dem från dieselfordon. Partiklarnas storlekssspektrum och kemiska sammansättning, och hur effektiv den nuvarande mättekniken är för att begränsa skadliga partikelutsläpp, bör även i fortsättningen övervakas. En översyn av mätprotokollet för gnisttändningsmotorer kan komma att krävas i framtiden.

(5) Enligt den kunskap som finns i dag är nivån av partikelutsläpp låg från konventionella motorer med indirekt bränsleinsprutning, där bränslet sprutas in i insugningsrör eller insugningskanaler snarare än direkt in i förbränningskammaren. Det förefaller därför vara berättigat att för tillfället begränsa regleringsåtgärderna till fordon utrustade med motorer med direktinsprutning, utan att utesluta ytterligare undersökning och övervakning av partikelutsläpp från samtliga gnisttändningsmotorer, särskilt avseende partiklarnas storlekssspektrum och kemiska sammansättning samt utsläpp från faktiskt körning, och kommissionen bör om nödvändigt föreslå ytterligare reglerande åtgärder, också med hänsyn till hur marknadsandelen för motorer med indirekt insprutning utvecklas.

(6) I förordning (EG) nr 692/2008 fastställs ett utsläppsgränsvärde för partikelantal på 6×10^{11} #/km för Euro 6-dieselfordon. Eftersom det inte finns några belägg för att partiklar från gnisttändningsmotorer skulle ha en lägre specifik toxicitet än partiklar från dieselmotorer bör, enligt principen om teknikneutral lagstiftning, utsläppsgränsvärdet för Euro 6-gnisttändningsfordon vara samma.

(7) Bensinpartikelfilter (GPF), en effektiv efterbehandlingsteknik som minskar antalet utsläppta partiklar från gnisttändningsmotorer, förväntas bli tillgängliga för installation i vissa Euro 6-fordon till en rimlig kostnad. Det förefaller dessutom troligt att, inom en tidsrymd av tre år efter de obligatoriska Euro 6-datumen i artikel 10 i förordning (EG) nr 715/2007, en liknande minskning av antalet utsläppta partiklar kan uppnås genom vidareutveckling av själva motorn, till betydligt lägre kostnader för många tillämpningar. Varje förändring av själva

([1]) EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.
([2]) EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.
([3]) EUT L 199, 28.7.2008, s. 1.

motorn måste gälla alla driftsförhållanden för att säkerställa att, i avsaknad av anordningar för efterbehandling, utsläppen från verklig körning inte ökar.

(8) För att möjliggöra nödvändig teknikutveckling och ge tillräcklig ledtid bör ett tillvägagångssätt i två steg tillämpas, där de gränsvärden för partikelantal som gäller Euro 6-dieselfordon kommer att tillämpas också på gnisttändningsfordon med direktinsprutning först i ett andra steg.

(9) Partikelutsläpp från gnisttändningsmotorer under verkliga körförhållanden, och utvecklandet av motsvarande provningsförfaranden, bör ägnas uppmärksamhet. Kommissionen bör därför utveckla och införa motsvarande mätningsförfaranden senast tre år efter att Euro 6 trätt i kraft.

(10) Kommissionen bör också övervaka effekten av partikelreducerande åtgärder mot koldioxidutsläpp från gnisttändningsfordon.

(11) Enligt artikel 4.7 i förordning (EG) nr 692/2008 kan fordon som omfattas av den förordningens tillämpningsområde endast typgodkännas enligt Euro 6-utsläppsgränser när OBD-gränsvärden har införts. OBD är ett viktigt redskap för att indikera funktionsfel i föroreningsbegränsande anordningar.

(12) Kommissionen föreslog i sitt meddelande 2008/C 182/08 om tillämpning och kommande utveckling av gemenskapens lagstiftning om fordonsutsläpp från lätta fordon och om tillgång till information om reparation och underhåll (Euro 5 och 6) [1] ett antal OBD-gränsvärden som i allmänhet motsvarar de gränsvärden som från och med år 2013 kommer att tillämpas för de flesta lätta nyttofordon i Förenta staterna och Kanada där majoriteten av OBD-system för fordon följer den lagstiftning som införts av *Californian Air Resources Board* (Carb). En tillnärmning av unionens och Förenta staternas krav skulle överensstämma med målet om internationell harmonisering och ge en hög miljöskyddsnivå.

(13) Förenta staternas OBD-krav skulle dock innebära tekniska svårigheter för fordonstillverkare som inte exporterar till Förenta Staterna. För att ge fordonsindustrin mer ledtid bör därför en övergångsperiod på tre år med mindre stränga OBD-krav tillämpas.

(14) De slutgiltiga OBD-gränsvärdena avseende CO, NMHC och PM för Euro 6 enligt förordning (EG) nr 692/2008 bör också vara mindre stränga än de gränsvärden som föreslogs i meddelande 2008/C 182/08 för att avspegla de särskilda tekniska svårigheterna på dessa områden. Dessutom bör inget OBD-gränsvärde avseende partikelantal för Euro 6 antas genom denna förordning.

(15) I ett senare skede kommer miljömässiga behov, tekniska möjligheter och kostnads–nyttoförhållandet för strängare OBD-gränsvärden avseende CO och NMHC för Euro 6, samt för ett OBD-gränsvärde avseende partikelantal för Euro 6, att utvärderas. Skulle denna utvärdering utmynna i regleringsåtgärder bör de endast införas med en för fordonsindustrin lämplig ledtid. Givet OBD-systemens komplexitet är sådan ledtid normalt tre till fyra år.

(16) Förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 692/2008 bör därför ändras i enlighet med detta.

(17) Åtgärderna i denna förordning är förenliga med yttrandet från tekniska kommittén för motorfordon.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 715/2007 ska ändras på följande sätt:

1. [Denna ändring gäller inte den svenska versionen.]

2. I artikel 3 ska följande punkt läggas till som punkt 18:

”18. *motor med direktinsprutning:* en motor som kan drivas i ett läge där bränslet sprutas in i insugningsluften efter att luften passerat insugningsventilerna.”

3. I artikel 10 ska följande punkt läggas till som punkt 7:

”7. Fram till 3 år efter de tillämpliga datum som anges i punkterna 4 och 5 för nya typgodkännanden och registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon, ska om tillverkaren så väljer ett gränsvärde för antal utsläppta partiklar på 6×10^{12} #/km tillämpas för fordon med gnisttändningsmotorer med direktinsprutning.”

4. Bilaga I ska ändras i enlighet med bilaga I till den här förordningen.

[1] EUT C 182, 19.7.2008, s. 17.

Artikel 2

Förordning (EG) nr 692/2008 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 4.7 ska utgå.

2. Bilagorna I, XI och XVI ska ändras i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 29 maj 2012.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

BILAGA I

Ändringar av förordning (EG) nr 715/2007

Bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 ska ändras på följande sätt:

1. Texten i andra raden i sista kolumnen av tabell 1 (Utsläppsgränsvärden enligt Euro 5) ska ersättas med följande:

"Antal partiklar (PN)"

2. Tabell 2 ska ersättas med följande:

"Tabell 2

Utsläppsgränsvärden enligt Euro 6

		Referensvikt (RM) (kg)	Gränsvärden													
			Massa av kolmonoxid (CO)		Massa av totala kolväten (THC)		Massa av andra kolväten än metan (NMHC)		Massa av kväveoxider (NO_x)		Sammanlagd massa av kolväten och kväveoxider (THC + NO_x)		Massa av partiklar (PM) [1]		Antal partiklar (PN)	
			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)	
Kategori	Klass		Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist [2]	Komp.	Gnist [2] [3]	Komp.
M	—	Alla	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Alla	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$

Förklaringar: Gnist.= gnisttändning, Komp. = kompressionständning

[1] En utsläppsgräns på 5,0 mg/km partikelmassa gäller för fordonstyper som godkänts för denna tabells utsläppsgränser med det föregående partikelmassmätningsprotokollet, före 1.9.2011.

[2] Gränsvärden för partikelmassa och partikelantal för gnisttändningsmotorer är bara tillämpliga på fordon med motorer med direktinsprutning.

[3] Fram till tre år efter de datum som anges i artikel 10.4 och 10.5 för nya typgodkännanden respektive nya fordon, ska om tillverkaren väljer det ett utsläppsgränsvärde för partikelantal på $6,0 \times 10^{12}$ #/km gälla för Euro 6-gnisttändningsfordon med direktinsprutning. Senast när dessa tre år har gått ska en provningsmetod för typgodkännande som säkerställer en effektiv begränsning av antalet utsläppta partiklar under verkliga körförhållanden vara införd."

BILAGA II

Ändringar av förordning (EG) nr 692/2008

Förordning (EG) nr 692/2008 ska ändras på följande sätt:

1. Tillägg 6 till bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra meningen ersättas med följande:

”Detta nummer ska åtföljas av en eller flera bokstäver som betecknar fordonskategori i enlighet med tabell 1.”

b) Tabell 1 ska ersättas med följande:

”Tabell 1

Bokstav	Utsläppsstandard	OBD-standard	Fordonskategori och klass	Motor	Genomförandedatum: nya typer	Genomförandedatum: nya fordon	Sista dagen för registrering
A	Euro 5a	Euro 5	M, N_1 klass I	Gnist., Komp.	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M_1 för särskilda samhällsbehov (exklusive M_1G)	Komp.	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M_1G för särskilda samhällsbehov	Komp.	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N_1 klass II	Gnist., Komp.	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N_1 klass III, N_2	Gnist., Komp.	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N_1 klass I	Gnist., Komp.	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M_1 för särskilda samhällsbehov (exklusive M_1G)	Komp.	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N_1 klass II	Gnist., Komp.	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N_1 klass III, N_2	Gnist., Komp.	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5+	M, N_1 klass I	Gnist., Komp.	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M_1 för särskilda samhällsbehov (exklusive M_1G)	Komp.	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N_1 klass II	Gnist., Komp.	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016

Bokstav	Utsläppsstandard	OBD-standard	Fordonskategori och klass	Motor	Genomförandedatum: nya typer	Genomförandedatum: nya fordon	Sista dagen för registrering
M	Euro 5b	Euro 5+	N_1 klass III, N_2	Gnist., Komp.	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6–	M, N_1 klass I	Komp.			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6–	N_1 klass II	Komp.			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6–	N_1 klass III, N_2	Komp.			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6–	M, N_1 klass I	Komp.			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6–	N_1 klass II	Komp.			31.12.2013
S	Euro 6b	Euro 6–	N_1 klass III, N_2	Komp.			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N_1 klass I	Komp.			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N_1 klass II	Komp.			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N_1 klass III, N_2	Komp.			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6–1	M, N_1 klass I	Gnist., Komp.	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6–1	N_1 klass II	Gnist., Komp.	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6–1	N_1 klass III, N_2	Gnist., Komp.	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6–2	M, N_1 klass I	Gnist., Komp.	1.9.2017	1.9.2018	
ZB	Euro 6c	Euro 6–2	N_1 klass II	Gnist., Komp.	1.9.2018	1.9.2019	
ZC	Euro 6c	Euro 6–2	N_1 klass III, N_2	Gnist., Komp.	1.9.2018	1.9.2019	

Bokstav	Utsläppsstandard	OBD-standard	Fordonskategori och klass	Motor	Genomförandedatum: nya typer	Genomförandedatum: nya fordon	Sista dagen för registrering
ZX	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Alla fordon	Batteri, helt elektriskt	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Alla fordon	Bränslecell, helt elektriskt	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Alla fordon som använder certifikat enligt punkt 2.1.1 i bilaga I	Gnist., Komp.	1.9.2009	1.1.2011	

Förklaringar:

Utsläppskrav enligt Euro 5a = exklusive reviderat mätförfarande för partikelmassa, standard för partikelantal och provning av flexbränslefordon i låga temperaturer med biobränsle.
Utsläppskrav enligt Euro 5b = kompletta utsläppskrav enligt Euro 5 inklusive reviderat mätförfarande för partiklar, standard för partikelantal för fordon med kompressionständning och provning av flexbränslefordon i låga temperaturer med biobränsle.
Utsläppskrav enligt Euro 6a = exklusive reviderat mätförfarande för partiklar, standard för partikelantal och provning av flexbränslefordon i låga temperaturer med biobränsle.
Utsläppskrav enligt Euro 6b = utsläppskrav enligt Euro 6 inklusive reviderat mätförfarande för partiklar, standard för partikelantal (preliminära värden för gnisttändningsfordon) och provning av flexbränslefordon i låga temperaturer med biobränsle.
Utsläppskrav enligt Euro 6c = kompletta utsläppskrav enligt Euro 6, dvs. utsläppskrav enligt Euro 6b med slutgiltiga standarder för partikelantal för gnisttändningsfordon.
OBD-krav enligt Euro 5 = grundläggande OBD-krav enligt Euro 5 exklusive krav på prestanda under drift (IUPR), NO_x-övervakning för bensinfordon och strängare krav på partikelgränsvärden för diesel.
OBD-krav enligt Euro 5+ = inklusive mindre stränga krav på prestanda under drift (IUPR), NO_x-övervakning för bensinfordon och strängare krav på partikelgränsvärden för diesel.
OBD-krav enligt Euro 6– = mindre stränga OBD-gränsvärden
OBD-krav enligt Euro 6– plus IUPR = inklusive mindre stränga OBD-gränsvärden och mindre stränga krav på prestanda under drift (IUPR)
OBD-krav enligt Euro 6–1 = kompletta OBD-krav enligt Euro 6 men med preliminära OBD-gränsvärden enligt definitionen i punkt 2.3.4 i bilaga XI och delvis mindre stränga krav på IUPR.
OBD-krav enligt Euro 6–2 = kompletta OBD-krav enligt Euro 6 men med slutgiltiga OBD-gränsvärden enligt definitionen i punkt 2.3.3 i bilaga XI."

2. Bilaga XI ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkter ska införas som punkterna 2.3.3 och 2.3.4:

"2.3.3 De OBD-gränsvärden som ska tillämpas från och med 3 år efter de datum som anges i artikel 10.4 och 10.5 i förordning (EG) nr 715/2007, för fordon som är typgodkända enligt Euro 6-utsläppsgränsvärdena i tabell 2 i bilaga I till den förordningen, anges i följande tabell:

Slutgiltiga OBD-gränsvärden för Euro 6

		Referensvikt (RM) (kg)	Massa av kolmonoxid (CO) (mg/km)		Massa av andra kolväten än metan (NMHC) (mg/km)		Massa av kväveoxider (NO_x) (mg/km)		Partikelmassa (PM) (mg/km)		Partiklar (antal) (PN) (#/km)	
Kategori	Klass		Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.
M	—	Alla	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N_1([3])	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		

		Referensvikt (RM) (kg)	Massa av kolmonoxid (CO) (mg/km)		Massa av andra kolväten än metan (NMHC) (mg/km)		Massa av kväveoxider (NO_x) (mg/km)		Partikelmassa (PM) (mg/km)		Partiklar (antal) (PN) (#/km)	
Kategori	Klass		Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp.	Komp.	Gnist.	Komp.	Gnist.
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N_2	—	Alla	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Förklaringar: Gnist.= gnisttändning, Komp. = kompressionständning

Förklarande anmärkning:

Kommissionen ska göra en översyn av de OBD-gränsvärden som anges i tabellen senast den 1 september 2014. Om gränsvärdena inte förefaller vara tekniskt genomförbara ska värdena eller det obligatoriska datumet för tillämpning av dem ändras, med hänsyn till andra nya krav och provningar som kommer att införas för Euro 6-fordon. Om översynen visar ett miljömässigt behov, teknisk möjlighet och en nettofördel i pengavärde av det ska strängare värden antas och OBD-gränsvärden för partikelantal eller för andra reglerade föroreningar, om tillämpligt, införas. I så fall ska fordonsindustrin ges lämplig ledtid för teknisk utveckling.

2.3.4 Fram till tre år efter de datum som anges i artikel 10.4 och 10.5 i förordning (EG) nr 715/2007 för nya typgodkännanden respektive nya fordon ska om tillverkaren så väljer följande OBD-gränsvärden gälla för fordon som är typgodkända enligt Euro 6-utsläppsgränsvärdena i tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007:

Preliminära OBD-gränsvärden för Euro 6

		Referensvikt (RM) (kg)	Massa av kolmonoxid (CO) (mg/km)		Massa av andra kolväten än metan (NMHC) (mg/km)		Massa av kväveoxider (NO_x) (mg/km)		Partikelmassa (PM) (mg/km)	
Kategori	Klass		Gnist.	Komp.	Gnist.	Komp. [2]	Gnist.	Komp.	Komp.	Gnist.
M	—	Alla	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N_1 [3]	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N_2	—	Alla	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Förklaringar: Gnist.= gnisttändning, Komp. = kompressionständning"

b) Punkt 2.14 ska ersättas med följande:

"2.14 Trots vad som anges i punkt 3.3.5 i bilaga 11 till FN/ECE:s föreskrifter nr 83 ska följande anordningar kontrolleras för totalhaveri eller avlägsnande om det senare medför att de gällande utsläppsgränserna överskrids:

— Från och med den 1 september 2011, en partikelfälla monterad till en kompressionständningsmotor antingen som en separat enhet eller integrerad i en kombinerad anordning för utsläppskontroll.

— För fordon som certifierats enligt de OBD-gränsvärden som anges i tabellen i antingen punkt 2.3.3 eller punkt 2.3.4, ett efterbehandlingssystem för kväveoxider monterat till en kompressionständningsmotor antingen som en separat enhet eller integrerad i en kombinerad anordning för utsläppskontroll.

— För fordon som certifierats enligt de OBD-gränsvärden som anges i tabellen i antingen punkt 2.3.3 eller punkt 2.3.4, en dieseloxidationskatalysator (DOC) monterad till en kompressionständningsmotor antingen som en separat enhet eller integrerad i en kombinerad anordning för utsläppskontroll.

De anordningar som nämns i första stycket ska också kontrolleras för eventuella fel som kan medföra att de gällande OBD-gränsvärdena överskrids."

c) I tillägg 1 punkt 3.1.5 ska följande mening läggas till:

"För nya typgodkännanden och nya fordon ska övervakaren enligt punkt 2.9 i denna bilaga ha ett IUPR större än eller lika med 0,1 fram till tre år efter de datum som anges i artikel 10.4 respektive 10.5 i förordning (EG) nr 715/2007."

3. I bilaga XVI ska punkt 6.2 ersättas med följande:

"6.2 Tillverkaren ska visa att användning av de givare som avses i punkt 6.1 och alla andra givare på fordonet leder till att systemet för varning av föraren aktiveras i enlighet med avsnitt 3, att ett meddelande med lämplig varning visas (t.ex. "utsläpp för höga – kontrollera urea", "utsläpp för höga – kontrollera AdBlue" eller "utsläpp för höga – kontrollera reagens"), och att motiveringssystemet för föraren enligt punkt 8.3 aktiveras i de lägen som avses i punkterna 4.2, 5.4 eller 5.5.

Vid tillämpningen av denna punkt antas sådana situationer uppkomma

— i fråga om fordon godkända enligt utsläppsgränserna för Euro 5 i tabell 1 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007, om den tillämpliga NO_x-utsläppsgränsen i den tabellen multiplicerad med 1,5 överskrids.

— i fråga om fordon godkända enligt utsläppsgränserna för Euro 6 i tabell 2 i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007, om det tillämpliga OBD-gränsvärdet för NO_x i tabellen i punkt 2.3.2, 2.3.3 eller 2.3.4 i bilaga XI överskrids.

Utsläpp av NO_x under provningen för att visa uppfyllande av dessa krav ska inte vara mer än 20 % högre än de värden som hänvisas till i andra stycket."