

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2019/129****af 16. januar 2019****om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår anvendelsen af Euro 5-trinnet ved typegodkendelse af to- eller trehjulede køretøjer samt quadricykler**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,efter den almindelige lovgivningsprocedure <sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) På grundlag af Kommissionens rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om den omfattende undersøgelse af de miljømæssige konsekvenser af Euro 5-trinnet for køretøjer i klasse L («konsekvensundersøgelsen») i henhold til artikel 23, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 <sup>(3)</sup>, og under hensyntagen til de problemer, som de godkendende myndigheder og interessenterne har konstateret ved anvendelsen af nævnte forordning, bør der foretages visse ændringer og præciseringer i forordning (EU) nr. 168/2013 med henblik på at sikre dens problemfri anvendelse.
- (2) Med hensyn til kravet om at installere et egendiagnose (OBD) II-system, som sikrer overvågning og rapportering om svigt og forringelse af emissionsbegrænsningssystemet, konkluderede Kommissionen på grundlag af konsekvensundersøgelsen, at der er tekniske begrænsninger med hensyn til overvågningen af katalysatorer for visse køretøjer, og at yderligere udvikling er påkrævet for at sikre, at denne gennemføres korrekt. Overvågningen af katalysatorer forventes ikke klar i første runde af Euro 5-emissionstrinnet, men forudses til 2025. Artikel 21 i forordning (EU) nr. 168/2013 bør derfor indeholde bestemmelser om den periode, der kræves til sikring af korrekt gennemførelse af kravet om OBD II-system.
- (3) Da køretøjer i klasse L1e og L2e allerede er undtaget fra kravet om at være udstyret med et OBD I-system, bør køretøjerne i klasse L6e, som er konstrueret og bygget op omkring knallertspekifikationer og produceret i forholdsvis små mængder, også undtages fra dette krav.
- (4) Det er nødvendigt at præcisere undtagelsen for køretøjer i klasse L1e og L2e fra kravet om at være udstyret med et OBD II-system og udvide denne undtagelse til at omfatte lette quadricykler (klasse L6e) og motorcykelunderklasserne enduro (L3e-AxE) og trial (L3e-AxT).
- (5) Enduro- og trialmotorcykler har en kort levetid og har med hensyn til karakteristik og anvendelse stor lighed med tunge terrængående quadricykler (L7e-B), som er undtaget fra kravet om at være udstyret med et OBD II-system. Undtagelsen bør derfor udvides til at omfatte enduro- og trialmotorcykler.
- (6) Kommissionen konkluderede i konsekvensundersøgelsen, at proceduren for matematisk varighed i artikel 23, stk. 3, litra c), i forordning (EU) nr. 168/2013, hvor køretøjerne prøves efter 100 km, ikke afspejler den reelle forringelse af det emissionsbegrænsende system i et køretøj i løbet af dets levetid. Denne metode bør ikke længere anvendes og bør være udfaset senest i 2025 for at give interessenterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig. For perioden indtil 2025 bør det krævede antal kørte kilometer for køretøjet, inden det prøves, forhøjes for at sikre, at prøvningsresultaterne er pålidelige.

<sup>(1)</sup> EUT C 367 af 10.10.2018, s. 32.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 29.11.2018 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 17.12.2018.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

- (7) Den teknologi, der er nødvendig for at opfylde Euro 5-grænseværdierne, er allerede tilgængelig. Kommissionen konkluderede imidlertid i konsekvensundersøgelsen, at det vil være nødvendigt at udsætte ikrafttrædelsesdatoen for Euro 5-emissionsgrænserne for visse køretøjer i klasse L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT og L3e-AxE) 2020 til 2024 for at øge cost-benefit-ratioen i forhold til basislinjen. Desuden kræver fabrikkerne af disse køretøjer, som hovedsagelig er SMV'er, mere tid til at sikre, at overgangen hen imod emissionsfrie drivaggregater, såsom elektrificering, kan opnås på en omkostningseffektiv måde.
- (8) Artikel 30 i forordning (EU) nr. 168/2013 kræver, at en EU-typegodkendelsesattest indeholder prøvningsresultaterne som bilag. Af hensyn til klarhed bør nævnte bestemmelse ændres, så det gøres klart, at det, der henvises til, er prøvningsresultatarket.
- (9) Visse uoverensstemmelser mellem datoen for anvendelsen af grænseværdierne for støjniveau for Euro 5 i bilag IV til forordning (EU) nr. 168/2013 bør præciseres for at sikre, at de eksisterende grænser (Euro 4) forbliver gældende, indtil de nye grænseværdier for Euro 5 kan etableres.
- (10) Forordning (EU) nr. 168/2013 tillagde Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i en periode på fem år, som udløb den 21. marts 2018. Da der er behov for at tilpasse elementer af typegodkendelseslovgivningen til den tekniske udvikling eller indføre andre ændringer i overensstemmelse med beføjelserne, bør nævnte forordning ændres med henblik på at fastsætte bestemmelser om en beføjelsesperiode på endnu fem år med mulighed for stiltiende forlængelse.
- (11) Af hensyn til retssikkerheden bør tillæggelsen af beføjelser til Kommissionen i forordning (EU) nr. 168/2013 til at vedtage delegerede retsakter vedrørende de tekniske krav, der er forbundet med egendiagnosesystemer, gøres klarere og mere præcis.
- (12) Da denne forordning ændrer forordning (EU) nr. 168/2013 uden at udvide dens retlige indhold, og da målene for denne forordning ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne, men på grund af deres omfang og virkninger bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (13) Forordning (EU) nr. 168/2013 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

I forordning (EU) nr. 168/2013 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 21 affattes således:

»Artikel 21

#### Generelle krav til egendiagnosesystemer

1. Køretøjer i klasse L skal med undtagelse af L1e-, L2e- og L6e-køretøjer være udstyret med et OBD-system, der opfylder de funktionelle krav og prøvningsprocedurer, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 8, fra de anvendelsesdatoer, som er angivet i bilag IV.
2. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.1 i bilag IV, skal køretøjer i underklasse L3e, L4e, L5e-A og L7e-A være udstyret med et OBD I-system, der overvåger enhver fejl i strømkredsene og elektronikken i emissionsbegrænsnings-systemet og rapporterer om de fejl, der medfører, at emissionsgrænseværdierne i bilag VI (B1) overskrides.
3. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.2 i bilag IV, skal køretøjer i underklasse L3e, L4e, L5e og L7e være udstyret med et OBD I-system, der overvåger enhver fejl i strømkredsene og elektronikken i emissionsbegrænsnings-systemet, og som udløser en rapport, når emissionsgrænseværdierne i bilag VI (B1) overskrides. OBD I-systemer for disse klasser og underklasser af køretøjer rapporterer også, hvis der opstår en driftstilstand, der i væsentlig grad reducerer motorens drejningsmoment.

4. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.3 i bilag IV, skal køretøjer i klasse L3e, L4e, L5e og L7e være udstyret med et OBD I-system, der overvåger enhver fejl i strømkredsene og elektronikken i emissionsbegrænsningssystemet, og som udløser en rapport, når emissionsgrænseværdierne i bilag VI (B2) overskrides. OBD I-systemer for disse klasser af køretøjer rapporterer også, hvis der opstår en driftstilstand, der i væsentlig grad reducerer motorens drejningsmoment.
  5. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.4 i bilag IV, skal køretøjer i underklasse L3e, L4e, L5e-A og L7e-A yderligere være udstyret med et OBD II-system, der overvåger og rapporterer om fejl i og forringelser af emissionsbegrænsningssystemet, med undtagelse af overvågningen af katalysator, der medfører, at de OBD-emissionsgrænseværdier, der er fastlagt i bilag VI (B1), overskrides.
  6. Fra de datoer, der er angivet i punkt 1.8.5 i bilag IV, skal køretøjer i underklasse L3e, L4e, L5e-A og L7e-A yderligere være udstyret med et OBD II-system, der overvåger og rapporterer om fejl i og forringelser af emissionsbegrænsningssystemet, der medfører, at de OBD-emissionsgrænseværdier, der er fastlagt i bilag VI (B2), overskrides.
  7. Stk. 5 og 6 finder ikke anvendelse på enduromotorcykler i underklasse L3e-AxE og trialmotorcykler i underklasse L3e-AxT.
  8. Med henblik på at harmonisere OBD-systemet, der rapporterer om fejl i den funktionelle sikkerhed eller emissionsbegrænsningssystemet, og for at fremme en effektiv reparation af et køretøj tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75, der supplerer denne forordning ved at fastlægge de detaljerede tekniske krav til egendiagnose med hensyn til køretøjer i klasserne og underklasserne i bilag II, C1 — Krav til køretøjskonstruktionen og til generel typegodkendelse, den række, der vedrører nr. 11, herunder funktionelle OBD-krav og prøvningsprocedurer for de emner, der er opført i stk. 1-7 i nærværende artikel, og de detaljerede tekniske krav i forbindelse med prøvningstype VIII som omhandlet i bilag V.«
- 2) Artikel 23, stk. 3, litra c), affattes således:
- »c) procedure for matematisk varighed:
- For hver emissionsbestanddel gælder indtil den 31. december 2024, at resultatet af multiplikationen af forringelsesfaktoren som fastsat i bilag VII (B) og resultatet af miljøprøvningen for et køretøj, der har kørt mindst 100 km efter den første start ved produktionslinjens ophør, skal give et resultat, der er lavere end de prøvningsgrænser for miljøpræstationer, der er fastsat i bilag VI (A).
- For nye typer køretøjer fra den 1. januar 2020 og for eksisterende typer køretøjer fra den 1. januar 2021 til den 31. december 2024 gælder, uanset første afsnit, at for hver emissionsbestanddel skal resultatet af multiplikationen af forringelsesfaktoren som fastsat i bilag VII (B) og resultatet af miljøprøvningen for et køretøj, som har kørt over 2 500 km for et køretøj med køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed på < 130 km/h og over 3 500 km for et køretøj med køretøjets maksimale konstruktivt bestemte hastighed på ≥ 130 km/h, efter den første start ved produktionslinjens ophør, give et resultat, der er lavere end de grænser for udstødningsemissioner, der er fastsat i bilag VI (A).«
- 3) Artikel 30, stk. 1, litra b), affattes således:
- »b) prøvningsresultatarket.«
- 4) Artikel 44, stk. 1, andet afsnit, affattes således:
- »Første afsnit gælder kun for køretøjer inden for Unionens område, der var omfattet af en gyldig EU-typegodkendelse på fremstillingstidspunktet, men som var hverken registreret eller ibrugtaget, før den pågældende EU-typegodkendelse mistede sin gyldighed.«
- 5) Artikel 75, stk. 2, affattes således:
- »2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter jf. artikel 18, stk. 3, artikel 20, stk. 2, artikel 21, stk. 8, artikel 22, stk. 5 og 6, artikel 23, stk. 6 og 12, artikel 24, stk. 3, artikel 25, stk. 8, artikel 32, stk. 6, artikel 33, stk. 6, artikel 50, stk. 4, artikel 54, stk. 3, artikel 57, stk. 12, artikel 65 og artikel 74 tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 22. marts 2013. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af fem år, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest 22. juni 2022 og ni måneder inden udløbet af hver følgende femårsperiode.«
- 6) Bilag II, IV, V og VI ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

---

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 16. januar 2019.

*På Europa-Parlamentets vegne*

A. TAJANI

*Formand*

*På Rådets vegne*

G. CIAMBA

*Formand*

---

## BILAG

Bilag II, IV, V og VI til forordning (EU) nr. 168/2013 ændres således:

1) I bilag II, afsnit C1, den række, der vedrører nr. 11, udgår tegnet »X« for underklasse L6e-A og L6e-B.

2) I bilag IV ændres tabellen således:

a) Punkt 1.1.2.1, 1.1.2.2 og 1.1.2.3 affattes således:

|           |                     |                    |  |   |   |
|-----------|---------------------|--------------------|--|---|---|
| »1.1.2.1. | Euro 4: Bilag VI A1 | L1e, L2e, L6e      | 1.1.2017   | 1.1.2018  | 31.12.2020 for L2e-U og L6e-B: 31.12.2024       |
| 1.1.2.2.  | Euro 4: Bilag VI A1 | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016   | 1.1.2017  | 31.12.2020 for L3e-AxE og L3e-AxT<br>31.12.2024 |
| 1.1.2.3.  | Euro 5: Bilag VI A2 | L1e-L7e            | 1.1.2020, for L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT og L6e-B: 1.1.2024 | 1.1.2021, for L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT og L6e-B: 1.1.2025« |   |

b) Punkt 1.8.1, 1.8.2 og 1.8.3 affattes således:

|         |  |                        |          |           |            |
|---------|--|------------------------|----------|-----------|------------|
| »1.8.1. | OBD I, funktionelle krav   | L3e, L4e, L5e-A, L7e-A | 1.1.2016 | 1.1.2017  | 31.12.2020 |
|         | OBD I miljøprøvningsprocedure (prøvningstype VIII)   |                        |          |           |            |
|         | OBD I grænseværdier for miljøprøvning, bilag VI (B1)   |                        |          |           |            |
| 1.8.2.  | OBD I funktionelle krav, herunder driftstilstande, der i væsentlig grad reducerer motorens drejningsmoment | L3e, L4e, L5e, L7e     | 1.1.2020 | 1.1.2021  | 31.12.2024 |
|         | OBD I miljøprøvningsprocedure (prøvningstype VIII)   |                        |          |           |            |
|         | OBD I grænseværdier for miljøprøvning, bilag VI (B1)   |                        |          |           |            |
| 1.8.3.  | OBD I funktionelle krav, herunder driftstilstande, der i væsentlig grad reducerer motorens drejningsmoment | L3e, L4e, L5e, L7e     | 1.1.2024 | 1.1.2025« |            |
|         | OBD I miljøprøvningsprocedure (prøvningstype VIII)   |                        |          |           |            |
|         | OBD I grænseværdier for miljøprøvning, bilag VI (B2)   |                        |          |           |            |

c) Følgende punkter indsættes:

|         |   |  |          |           |            |
|---------|---|--|----------|-----------|------------|
| »1.8.4. | OBD II funktionelle krav med undtagelse af overvågning af katalysator | L3e, (bortset fra L3e-AxE og L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A | 1.1.2020 | 1.1.2021  | 31.12.2024 |
|         | OBD II miljøprøvningsprocedurer (prøvningstype VIII)                  |  |          |           |            |
|         | OBD II grænseværdier for miljøprøvning, bilag VI (B1)                 |  |          |           |            |
| 1.8.5.  | OBD II funktionelle krav  | L3e, (bortset fra L3e-AxE og L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A | 1.1.2024 | 1.1.2025« |            |
|         | OBD II miljøprøvningsprocedurer (prøvningstype VIII)                  |  |          |           |            |
|         | OBD II grænseværdier for miljøprøvning, bilag VI (B2)                 |  |          |           |            |

d) Punkt 1.9.1 og 1.9.2 affattes således:

|         |  |                    |          |           |  |
|---------|--|--------------------|----------|-----------|--|
| »1.9.1. | Prøvningsprocedure og grænseværdier for støjniveau, bilag VI (D)                 | L1e, L2e, L6e      | 1.1.2017 | 1.1.2018  |  |
| 1.9.2.  | Prøvningsprocedure og grænseværdier for støjniveau <sup>(3)</sup> , bilag VI (D) | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017« |  |

e) Punkt 1.9.4 affattes således:

|         |   |          |  |  |  |
|---------|---|----------|--|--|--|
| »1.9.4. | FN/ECE-regulativerne 9, 41, 63 og 92 og tilknyttede nye grænseværdier foreslået af Kommissionen | L1e-L7e« |  |  |  |
|---------|---|----------|--|--|--|

3) I bilag V, afsnit B, affattes indholdet af cellen i første kolonne, anden række, således:

»Prøvningstype I <sup>(19)</sup> Partikelmasse (kun Euro 5)«.

4) I bilag VI foretages følgende ændringer:

a) I afsnit B1 udgår den første række, der henviser til køretøjsklasse »L6e-A«.

b) I afsnit B2, første række:

i) Ordene »L3e-L7e <sup>(6)</sup>« udskiftes med følgende:

»L3e, L4e, L5e, L7e«.

ii) Ordene: »Alle køretøjer i klasse L, undtagen klasse L1e and L2e« udskiftes med følgende:

»Alle køretøjer i klasse L, undtagen klasse L1e, L2e og L6e«.