

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2019/129**av den 16 januari 2019****om ändring av förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller tillämpningen av Euro 5-steget på typgodkännande av två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Med utgångspunkt i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om den heltäckande undersökning av konsekvenserna av Euro 5-miljösteget för fordon av kategori L som genomförts enligt artikel 23.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 ⁽³⁾, och med beaktande av problem som godkännandemyndigheter och berörda parter stött på vid tillämpningen av den förordningen, bör det göras vissa ändringar och förtydliganden i förordning (EU) nr 168/2013 för att säkerställa att den kan tillämpas på ett smidigt sätt.
- (2) Beträffande kravet att montera ett system för omborddiagnos (OBD) steg II, vilket säkerställer övervakning och rapportering av fel och försämringar i det utsläppsbegränsande systemet, konstaterade kommissionen på grundval av konsekvensundersökningen att det finns tekniska begränsningar när det gäller katalysatorövervakning för vissa fordon, och att det krävs ytterligare utveckling för att säkerställa att denna genomförs korrekt. Katalysatorövervakning förväntas inte vara klart till den första omgången av Euro 5-utsläppssteget, men förväntas år 2025. Artikel 21 i förordning (EU) nr 168/2013 bör därför fastställa den tid som behövs för att säkerställa att systemkravet i fråga om OBD-steg II genomförs korrekt.
- (3) Eftersom fordon i kategorierna L1e och L2e redan är undantagna från kravet på att vara utrustade med OBD-steg I-system bör fordon i kategori L6e, som konstruerats och byggts kring mopedspecifikationer och tillverkas i relativt små volymer, också undantas från detta krav.
- (4) Det är nödvändigt att förtydliga undantaget för fordon i kategorierna L1e och L2e från kravet på att vara utrustade med OBD-steg II-system och att utöka det undantaget till lätta fyrhjulingar (kategori L6e) och till underkategorierna enduromotorcyklar (L3e-AxE) och trialmotorcyklar (L3e-AxT).
- (5) Enduro- och trialmotorcyklar har kort livslängd och är i fråga om egenskaper och användning mycket lika tunga terränggående fyrhjulingar (L7e-B), som är undantagna från kravet på att vara utrustade med OBD-steg II-system. Det undantaget bör därför utvidgas till att omfatta även enduro- och trialmotorcyklar.
- (6) Kommissionen konstaterade i konsekvensundersökningen att det förfarande för matematisk hållbarhet som anges i artikel 23.3 c i förordning (EU) nr 168/2013, som innebär att fordon provas när de har körts 100 km, inte återspeglar den verkliga försämringen hos det utsläppsbegränsande systemet i ett fordon under dess livstid. Den metoden bör inte längre användas och bör fasas ut senast 2025 för att ge berörda parter tillräckligt med tid att anpassa sig. För perioden fram till 2025 bör den sammanlagda sträcka som fordonet ska ha kört innan det provas ökas, i syfte att säkerställa tillförlitliga provresultat.

⁽¹⁾ EUT C 367, 10.10.2018, s. 32.⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 29 november 2018 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 17 december 2018.⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (7) Den teknik som krävs för att uppfylla Euro 5-gränserna finns redan. Kommissionen konstaterade emellertid i konsekvensundersökningen att datumet för tillämpning av Euro 5-utsläppsgränserna för vissa fordon i kategori L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT och L3e-AxE) kommer att behöva flyttas fram från 2020 till 2024, för att förbättra kostnads-nyttoförhållandet jämfört med baslinjen. Dessutom behöver tillverkarna av dessa fordon, som huvudsakligen är små och medelstora företag, mer tid för att säkerställa att övergången till utsläppsfria framdrivningssystem, t.ex. elektrifiering, kan uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.
- (8) I artikel 30 i förordning (EU) nr 168/2013 krävs att EU-typgodkännandeintyget ska innehålla en bilaga med provningsresultaten. För tydlighetens skull bör den bestämmelsen ändras för att klargöra att det som avses är bilagan för provningsresultat.
- (9) För att säkerställa att de befintliga gränsvärdena (Euro 4) förblir tillämpliga tills de nya gränsvärdena för Euro 5 kan fastställas bör vissa inkonsekvenser i datumet för tillämpning av ljudnivågränsvärdena för Euro 5 i bilaga IV till förordning (EU) nr 168/2013 klargöras.
- (10) Genom förordning (EU) nr 168/2013 gavs kommissionen befogenhet att anta delegerade akter under en period på fem år som löpte ut den 21 mars 2018. Eftersom det finns ett kontinuerligt behov av att uppdatera delar av lagstiftningen om typgodkännande mot bakgrund av den tekniska utvecklingen eller införa andra ändringar i linje med befogenheten, bör den förordningen ändras så att delegeringen kan förlängas med ytterligare fem år med möjlighet till förlängning genom tyst medgivande.
- (11) För att skapa rättslig säkerhet bör den befogenhet som kommissionen genom förordning (EU) nr 168/2013 ges att anta delegerade akter om tekniska krav avseende omborddiagnos göras tydligare och mer exakt.
- (12) Eftersom den här förordningen ändrar förordning (EU) nr 168/2013 utan att utvidga dess normativa innehåll, och eftersom målen för denna förordning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (13) Förordning (EU) nr 168/2013 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 168/2013 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 21 ska ersättas med följande:

”Artikel 21

Allmänna krav på system för omborddiagnos

1. Fordon i kategori L, med undantag för L1e-, L2e- och L6e-fordon, ska vara utrustade med ett OBD-system som uppfyller de funktionskrav och provningsförfaranden som fastställs i de delegerade akter som avses i punkt 8, och från och med tillämpningsdatumerna i bilaga IV.
2. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.1 i bilaga IV ska fordons(under)kategorierna L3e, L4e, L5e-A och L7e-A vara utrustade med ett OBD-steg I-system som övervakar eventuella avbrott i elkretsen eller elektroniken i det utsläppsbegränsande systemet och rapporterar de avbrott som kan leda till att utsläppsgränserna i del B1 i bilaga VI överskrids.
3. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.2 i bilaga IV ska fordon(under)kategorierna L3e, L4e, L5e och L7e vara utrustade med ett OBD-steg I-system som övervakar eventuella avbrott i elkretsen eller elektroniken i det utsläppsbegränsande systemet och som genererar en rapport om utsläppsgränserna i del B1 i bilaga VI överskrids. OBD-steg I-system för dessa fordons(under)kategorier ska även rapportera om igångsättning av eventuella driftslägen som betydligt minskar motorens vridmoment.

4. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.3 i bilaga IV ska fordonskategorierna L3e, L4e, L5e och L7e vara utrustade med ett OBD-steg I-system som övervakar eventuella avbrott i elkretsen eller elektroniken i det utsläpps begränsande systemet och som genererar en rapport om utsläppsgränserna i del B2 i bilaga VI överskrids. OBD-steg I-system för dessa fordonskategorier ska även rapportera om igångsättning av eventuella driftslägen som betydligt minskar motorens vridmoment.

5. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.4 i bilaga IV ska fordons(under)kategorierna L3e, L4e, L5e-A och L7e-A dessutom vara utrustade med ett OBD-steg II-system som övervakar och rapporterar fel och försämringar i det utsläpps begränsande systemet, med undantag av katalysatorövervakning, som leder till att utsläppsgränserna för OBD-systemet i del B1 i bilaga VI överskrids.

6. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.5 i bilaga IV ska fordons(under)kategorierna L3e, L4e, L5e-A och L7e-A dessutom vara utrustade med ett OBD-steg II-system som övervakar och rapporterar fel och försämringar i det utsläpps begränsande systemet som leder till att utsläppsgränserna för OBD-systemet i del B2 i bilaga VI överskrids.

7. Punkterna 5 och 6 ska inte gälla för enduomotorcyklar i underkategori L3e-AxE och trialmotorcyklar i underkategori L3e-AxT.

8. I syfte att harmonisera OBD-systemets rapportering av funktionssäkerhetsbrister eller fel i det utsläpps begränsande systemet, och för att underlätta effektiv och ändamålsenlig reparation av ett fordon, ges kommissionen befogenhet att i enlighet med artikel 75 anta delegerade akter för att komplettera denna förordning genom att fastställa detaljerade tekniska krav för omborrdiagnos när det gäller fordonskategorierna och underkategorierna i del C1 i bilaga II (Krav på fordonskonstruktion och allmänna typgodkännandekrav), på den rad som avser nr 11, inbegripet funktionella OBD-krav och provningsförfaranden för de områden som förtecknas i punkterna 1–7 i den här artikeln och de detaljerade tekniska kraven för provningstyp VIII i bilaga V.”

2. Artikel 23.3 c ska ersättas med följande:

”c) Förfarande för matematisk hållbarhet:

Till och med den 31 december 2024 ska, för varje utsläppskomponent, produkten av multiplikationen av den försämringsfaktor som anges i del B i bilaga VII och resultatet av miljöprestandaprovningen för ett fordon som körts mer än 100 km sedan det startades för första gången vid slutet av tillverkningsprocessen vara lägre än de gränsvärden för miljöprestanda som anges i del A i bilaga VI.

Trots vad som sägs i första stycket ska, för nya typer av fordon från och med den 1 januari 2020 och för befintliga typer av fordon från och med den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2024, för varje utsläppskomponent, produkten av multiplikationen av den försämringsfaktor som anges i del B i bilaga VII och resultatet av miljöprestandaprovningen för ett fordon som körts mer än 2 500 km med en nominell högsta fordonshastighet på < 130 km/tim och 3 500 km för fordon med en nominell högsta fordonshastighet på ≥ 130 km/tim sedan det startades för första gången vid slutet av tillverkningsprocessen vara lägre än de utsläppsgränser för avgasrör som anges i del A i bilaga VI.”

3. Artikel 30.1 b ska ersättas med följande:

”b) bilagan för provningsresultat”.

4. I artikel 44.1 ska andra stycket ersättas med följande:

”Första stycket ska tillämpas endast på fordon inom unionens territorium som omfattades av ett giltigt EU-typgodkännande när de tillverkades, och som inte hade registrerats eller tagits i bruk innan giltighetstiden för detta EU-typgodkännande gick ut.”

5. Artikel 75.2 ska ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 18.3, 20.2, 21.8, 22.5, 22.6, 23.6, 23.12, 24.3, 25.8, 32.6, 33.6, 50.4, 54.3, 57.12, 65 och 74 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 22 mars 2013. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder på fem år, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast den 22 juni 2022 och nio månader före utgången av varje följande period på fem år.”

6. Bilagorna II, IV, V och VI ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde 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 Strasbourg den 16 januari 2019.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

G. CIAMBA

Ordförande

BILAGA

Bilagorna II, IV, V och VI till förordning (EU) nr 168/2013 ska ändras på följande sätt:

1. I bilaga II, avsnitt C1, på den rad som avser nr 11 ska tecknet "X" tas bort för underkategorierna L6e-A och L6e-B.

2. I bilaga IV ska tabellen ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1.1.2.1, 1.1.2.2 och 1.1.2.3 ska ersättas med följande:

1.1.2.1	Euro 4: Bilaga VI.A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020, för L2e-U och L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2	Euro 4: Bilaga VI.A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020, för L3e-AxE och L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3	Euro 5: Bilaga VI.A2	L1e–L7e	1.1.2020, för L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT och L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021, för L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT och L6e-B: 1.1.2025"	

b) Punkterna 1.8.1, 1.8.2 och 1.8.3 ska ersättas med följande:

1.8.1	OBD I-funktionskrav	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	OBD I-miljöprovningförfarande (provning av typ VIII)				
	OBD I-miljöprovninggränsvärden, bilaga VI.B1				
1.8.2	OBD I-funktionskrav, inklusive eventuella driftslägen som betydligt minskar motorens vridmoment	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD I-miljöprovningförfarande (provning av typ VIII)				
	OBD I-miljöprovninggränsvärden, bilaga VI.B1				
1.8.3	OBD I-funktionskrav, inklusive eventuella driftslägen som betydligt minskar motorens vridmoment	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025"	
	OBD I-miljöprovningförfarande (provning av typ VIII)				
	OBD I-miljöprovninggränsvärden, bilaga VI.B2				

c) Följande punkter ska införas:

"1.8.4	OBD II-funktionskrav med undantag av katalysatorövervakning	L3e (förutom L3e-AxE och L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD II-miljöprovningsförfaranden (provning av typ VIII)				
	OBD II-miljöprovningsgränsvärden, bilaga VI.B1				
1.8.5	OBD II-funktionskrav	L3e (förutom L3e-AxE och L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025"	
	OBD II-miljöprovningsförfaranden (provning v typ VIII)				
	OBD II-miljöprovningsgränsvärden, bilaga VI.B2				

d) Punkterna 1.9.1 och 1.9.2 ska ersättas med följande:

"1.9.1	Förfarande och gränsvärden för provning av ljudnivå, bilaga VI.D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2	Förfarande och gränsvärden för provning av ljudnivå ⁽³⁾ , bilaga VI.D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017"	

e) Punkt 1.9.4 ska ersättas med följande:

"1.9.4	Uneceföreskrifter nr 9, 41, 63 och 92 samt relaterade nya gränsvärden som föreslås av kommissionen	L1e–L7e"			
--------	--	----------	--	--	--

3. I bilaga V, avsnitt B ska innehållet i cellen i första kolumnen, andra raden, ersättas med följande:

"Typ I test ⁽¹⁹⁾ partikelmassa (endast Euro 5)".

4. Bilaga VI ska ändras på följande sätt:

a) i avsnitt B1 ska den första raden avseende fordonskategori "L6e-A" tas bort,

b) i avsnitt B2 första raden ska

i) orden "L3e–L7e ⁽⁶⁾" ersättas med orden:

"L3e, L4e, L5e, L7e"

ii) orden "Alla fordon i kategori L utom kategorierna L1e och L2e" ersättas med orden:

"Alla fordon i kategori L utom kategori L1e, L2e och L6e".