



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av 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**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Den 13 december 2018 meddelade tribunalen dom i målen T-339/16 (Ville de Paris mot kommissionen), T-352/16 (Ville de Bruxelles mot kommissionen) och T-391/16 (Ayuntamiento de Madrid mot kommissionen) om direkt talan mot kommissionens förordning (EU) 2016/646 om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6)¹. I förordning (EU) 2016/646 fastställs de överensstämmelsefaktorer som används för att bedöma om fordonet uppfyller utsläppsgränserna vid provning av utsläpp vid verklig körning (nedan kallad *RDE-provning*). De ifrågasatta överensstämmelsefaktorerna användes för att gradvis minska skillnaden mellan utsläpp vid verklig körning och utsläpp som uppmäts i ett laboratorium.

Tribunalen prövar inte huruvida överensstämmelsefaktorerna är tekniskt nödvändiga. Den konstaterar att förordning (EU) 2016/646 de facto ändrar den gräns på 80 mg/km som fastställs i förordning (EG) nr 715/2007 genom att tillåta en högre utsläppsnivå vid provningar av utsläpp vid verklig körning än vid mätning av utsläpp under laboratorieförhållanden. Tribunalen anser att endast lagstiftaren själv kunde ha infört överensstämmelsefaktorer, eftersom de berör en väsentlig del av en lagstiftningsakt (förordning (EG) nr 715/2007²). Domstolen har därför ogiltigförklarat den del av förordning (EU) 2016/646 där överensstämmelsefaktorerna fastställs.

Ogiltigförklaringen är partiell. Det RDE-provningsförfarande som fastställs i kommissionens förordning (EU) 2016/427³ och som ändrats ytterligare genom kommissionens förordningar (EU) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ och 2018/1832⁶ är därför fortfarande tillämpligt och måste användas vid typgodkännande.

¹ EUT L 109, 26.4.2016, s. 1.

² 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 (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

³ Kommissionens förordning (EU) 2016/427 av den 10 mars 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁴ Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁵ Kommissionens förordning (EU) 2017/1154 av den 7 juni 2017 om ändring av förordning (EU) 2017/1151 om komplettering 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 samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning (EG) nr 692/2008 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 175, 7.7.2017, s. 708).

⁶ Kommissionens förordning (EU) 2018/1832 av den 5 november 2018 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG samt kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) 2017/1151 i syfte att förbättra förfaranden och provningar för typgodkännande avseende utsläpp av lätta personbilar och lätta nyttofordon, inbegripet sådana för överensstämmelse hos fordon i drift och utsläpp vid verklig körning, och införa anordningar för övervakning av förbrukning av bränsle och elenergi (EUT L 301, 27.11.2018, s. 1.)

Behovet av att anta det aktuella förslaget är en direkt följd av tribunalens dom i målen T-339/16, T-352/16 och T-391/16 om direkt talan, och det är viktigt att det antas snabbt så att man undviker rättsosäkerhet både kring de typgodkännanden som beviljats sedan den 1 september 2017 och kring framtida typgodkännanden. Det är i själva verket av avgörande vikt att ekonomiska aktörer får klarhet om de tillämpliga reglerna så snart som möjligt, och under alla omständigheter innan domen träder i kraft den 23 februari 2020. För att minimera risken för eventuell rättsosäkerhet har tiden i artikel 3 fastställts till tre dagar.

I syfte att undvika rättsosäkerhet kring de typgodkännanden som redan har beviljats sedan den 1 september 2017 fördröjer tribunalen effekterna av ogiltigförklaringen med en period på högst 12 månader (dvs. till den 23 februari 2020) för att ge kommissionen tid att genomföra domen.

Under tiden har kommissionen, även för att undvika att i onödan belasta de tillverkare som redan har konstruerat sina fordon med beaktande av det tidigare antagna RDE-förfarandet, beslutat att föreslå Europaparlamentet och rådet att de tidigare antagna överensstämmelsefaktorer återinförs.

Kommissionen föreslår dessutom att lagstiftaren ger kommissionen befogenhet att årligen nedjustera de överensstämmelsefaktorer som lagstiftaren har fastställt, så att de återspeglar framstegen i fråga om mätutrustningens noggrannhet. Därigenom blir det möjligt att gradvis ytterligare minska utsläppen av kväveoxider (NO_x) under verklig körning.

• **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Utsläppsförordningar antas som en del av EU:s ramverk för typgodkännande av bilar, skåpbilar, lastbilar, bussar och turistbussar. De på varandra följande Euronormerna betecknas med arabiska siffror för lätta fordon (bilar och skåpbilar) och romerska siffror för tunga fordon (lastbilar, bussar och turistbussar). De senaste standarderna är Euro 6 för lätta fordon och Euro VI för tunga fordon:

- Direktiv 2007/46/EG⁷ tillhandahåller en gemensam rättslig ram för typgodkännande av bilar, skåpbilar, lastbilar, bussar och turistbussar.
- I förordning (EG) nr 715/2007 om Euro 5 och Euro 6 fastställs utsläppsgränserna för bilar för reglerade föroreningar, särskilt kväveoxider (NO_x, dvs. de kombinerade utsläppen av NO och NO₂), till 80 mg/km.
- Genom förordning (EG) nr 692/2008 genomförs och ändras 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.
- Förordningarna 2017/1151 (globalt harmoniserat provningsförfarande för lätta fordon) och 2018/1832 (utsläpp vid verklig körning 4) definierar nya provningsförfaranden för typgodkännande av fordon och möjliggör provning under verkliga förhållanden, inbegripet provning som genomförs av certifierade oberoende laboratorier.

⁷ 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"), EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

- Enligt förordning (EG) nr 595/2009 ska nya tunga fordon och motorer uppfylla nya utsläppsgränser. Dessutom införs tilläggskrav beträffande tillgång till information.
- Genom kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 genomförs och ändras förordning (EG) nr 595/2009 vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro VI).

På varandra följande Euronormer för utsläpp har medfört betydande minskningar av utsläppspartiklar i fråga om såväl massa (PM) som antal (PN), och av andra föroreningar som kolväten (HC) och kolmonoxid (CO). NO_x-utsläppen – särskilt utsläppen av kvävedioxid (NO₂) – från vägtransporter har emellertid inte minskat lika mycket som förväntat sedan Euronormerna infördes 1991. Detta beror på att utsläppsnivån under verkliga körförhållanden ofta är högre än den som uppmäts under typgodkännandeprovningen (särskilt för dieselfordon).

För att ta itu med de höga nivåerna av utsläpp från personbilar vid körning på väg, som enligt observationer under de senaste åren avviker betydligt från utsläppen vid laboratorieprovningar, har kommissionen utarbetat RDE-provningsförfarandet, som började tillämpas den 1 september 2017. Vid detta provningsförfarande, som bättre återspeglar de faktiska utsläppen och minskar skillnaden mellan utsläpp som uppmäts vid körning på väg och utsläpp som uppmäts i laboratorium, används ombordutrustning för att mäta utsläppen under en realistisk provning på väg.

RDE-förfarandet kompletterar laboratorieförfarandet för kontroll av att de utsläppsnivåer av kväveoxider och det partikelantal som uppmäts under laboratorieprovningen förblir låga även under verklig körning. Lätta fordon som är certifierade som Euro 6d-TEMP eller Euro 6d i enlighet med den senaste versionen av utsläppsnormerna har certifierats genom provningar av utsläpp vid verklig körning.

Förutom det väsentligt ändrade provningssystemet kommer Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande och marknadskontroll av motorfordon att möjliggöra effektiv marknadskontroll av fordonens miljöprestanda.

• **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Luftkvaliteten i Europeiska unionen har förbättrats under de senaste årtiondena tack vare gemensamma insatser från EU och nationella, regionala och lokala myndigheter. Bland annat har man åstadkommit en minskning av luftföroreningarna sedan år 2000 på mellan 10 och 70 %, beroende på förorening (och en minskning med 42 % för NO_x). Minskningarna beror även på att man lyckats begränsa utsläppen genom att integrera miljöskydds krav i transportsektorn⁸.

Trots detta så har städer i hela EU alltså allvarliga problem med koncentrationerna av kvävedioxid (NO₂) utomhus, och det är fortfarande vägtransporterna som bidrar mest till överskridandet av de gränsvärden som fastställdes i direktivet om luftkvalitet och renare luft i Europa (direktiv 2008/50/EG) för att skydda mot risker för människors hälsa och miljön. För 2016 rapporterade 19 medlemsstater överskridanden⁹, vanligtvis i stadsområden och på grund av höga nivåer av utsläpp av NO_x (NO + NO₂) från lokal trafik. NO_x-utsläppen från

⁸ Se COM(2018) 330: *Ett EU som skyddar: Ren luft för alla*.

⁹ Se Europeiska miljöbyråns 2019: *Air Quality in Europe – 2018 report*.
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

dieslbilar och skåpbilar, som kan vara betydligt högre under verkliga körförhållanden än under en provningscykel i laboratorium, bidrar i hög grad till detta¹⁰.

De obligatoriska NOx-utsläppsgränserna för dieslbilar i EU har successivt sänkts från 500 mg/km i Euro 3 (det angavs inga NOx-gränsvärden för Euro 1- och Euro 2-dieselfordon) till 80 mg/km i Euro 6¹¹. Trots dessa allt strängare gränsvärden för NOx, som kontrolleras under laboratorieförhållanden och under en standardiserad provningscykel, finns det belegg för att de faktiska NOx-utsläppen under körning inte har minskat i samma utsträckning (Weiss et al. 2011).

För att åtgärda detta har kommissionen utarbetat RDE-förfarandet. Detta nya provningsförfarande är avgörande för att begränsa de faktiska utsläppen av NOx från dieslbilar vid verklig körning. Förfarandet användes först i övervakningssyfte från början av 2016 som komplement till laboratorieprovningen, och har tillämpats på nya fordonstyper sedan den 1 september 2017. Det är tillämpligt på alla nya fordon från och med den 1 september 2019.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Precis som annan lagstiftning om typgodkännande av motorfordon bygger den planerade åtgärden på artikel 114 i EUF-fördraget, som säkerställer den inre marknadens funktion.

Åtgärder på EU-nivå är nödvändiga eftersom det finns behov av att undvika att det uppstår hinder på den inre marknaden, särskilt inom fordonsindustrin, och på grund av luftföroreningarnas och klimatförändringarnas gränsöverskridande natur. Även om följderna av de största luftföroreningarna är allvarligast nära källan begränsas inverkan på luftkvaliteten inte till lokal nivå, och gränsöverskridande föroreningar är ett allvarligt miljöproblem som ofta försvårar nationella lösningar. Atmosfärmodeller visar att föroreningar som släpps ut i en medlemsstat bidrar till förorening i andra medlemsstater. För att lösa problemet med luftföroreningar krävs samordnade insatser på EU-nivå.

• Proportionalitetsprincipen

Förslaget är proportionellt eftersom det möjliggör nödvändiga rättsliga ändringar, samtidigt som det inte går längre än vad som krävs för att både minska förorenande utsläpp från motorfordon och säkerställa rättslig säkerhet för fordonstillverkarna. Det ger de rättsliga förutsättningar som krävs för att i möjligaste mån upprätthålla lika villkor för tillverkarna.

• Val av instrument

Det är lämpligt att använda en förordning eftersom den ändrar en annan förordning.

¹⁰ Vägtrafiken står för omkring 40 % av kväveoxidutsläppen i EU. Av de samlade kväveoxidutsläppen från trafik kommer cirka 80 % från dieseldrivna fordon.

¹¹ NOx-gränsvärdet i Euro 6 infördes 2007 och blev tillämpligt på nya fordonstyper i september 2014 och på nya fordon i september 2015.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Ej tillämpligt.

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen skickade ett frågeformulär till berörda parter i fordonsbranschen innan överensstämmelsefaktorer för utsläpp vid verklig körning antogs. I frågeformuläret efterfrågades tekniska uppgifter och data som skulle kunna utgöra underlag för kommissionen. Frågorna fokuserade på följande tre punkter:

- a) Sammansättning av den nya dieselfordonsparken med avseende på tekniker för NOx-minskning.
- b) Eventuella tillgängliga data om dessa fordons nuvarande prestanda i fråga om utsläpp vid verklig körning.
- c) Information om den allmänna förbättringspotentialen för dessa fordons NOx-utsläppsprestanda.

Fyra svar inkom. Dessa svar kom från den europeiska bilindustriföreningen (ACEA), *Association for Emissions Control by Catalyst* (AECC), en sammanslutning av fordonstillverkare (inlämnat under förutsättning av anonymitet) och en större primärleverantör (inlämnat under förutsättning av anonymitet). Ingen enskild fordonstillverkade inkom med uppgifter trots skriftlig och flera muntliga begäranden i de berörda arbetsgrupperna. Av de fyra mottagna svaren var det bara svaren från AECC och primärleverantören som innehöll relevanta uppgifter och data. Övriga två svar visade sig vara av högst begränsad användning i det aktuella sammanhanget.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Innan förordning (EU) 2016/646 antogs genomförde kommissionens gemensamma forskningscentrum (JRC) en metaundersökning av NOx-utsläppsdata från provningar av Euro 6-dieselfordon som gjorts med ombordsystemet för utsläppsmätning (PEMS). Den resulterande datauppsättningen omfattade 36 dieselfordon av olika typer och 234 enskilda provningstrippar. Enligt den omfattande och tillförlitliga datauppsättningen var den genomsnittliga NOx-utsläppsnivån för Euro 6-dieselfordon på väg cirka 4 (dvs. fyra gånger den lagstadgade NOx-gränsen).

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget kräver inte någon konsekvensbedömning. Detta initiativ ändrar endast det rättsliga instrumentet genom vilket samma befintliga överensstämmelsefaktorer som behövs för korrekt tillämpning av RDE-provningsförfarandet fastställs, och ger kommissionen befogenhet att ytterligare nedjustera överensstämmelsefaktorer för att anpassa dem till den tekniska utvecklingen. Överensstämmelsefaktorer påverkar inte de befintliga utsläppsgränser som anges i förordning (EG) nr 715/2007, vilka omfattades av en konsekvensbedömning när förordning (EG) nr 715/2007¹² antogs.

¹²

Arbetsdokument från kommissionens avdelningar – Bilaga till förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp, om tillgång till

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget har inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Ej tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Ej tillämpligt.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Ej tillämpligt.

reparationsinformation och om ändring av direktiv 72/306/EEG och direktiv ../../EC –
Konsekvensbedömning {KOM(2005) 683 slutlig}.
/* SEK(2005) 1745 */

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av 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

(Text av betydelse för EES)

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 yttrande¹,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007² är en särärtsakt inom den typgodkännanderam som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG³.
- (2) Förordning (EG) nr 715/2007 föreskriver att nya lätta fordon ska uppfylla vissa utsläppsgränser (Euronormerna 5 och 6) och innehåller ytterligare krav på tillgång till information om reparation och underhåll av fordon. De särskilda tekniska bestämmelser som krävs för genomförandet av den förordningen anges i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008⁴ och därefter i kommissionens förordning (EU) 2017/1151⁵.

¹ EUT C , , s. .

² 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 (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

³ 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") (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁴ 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 (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁵ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med

- (3) Typgodkännandekraven avseende utsläpp från motorfordon har skärpts gradvis och betydligt genom införande och senare revidering av Euronormerna. Även om det har skett en betydande utsläppsminskning av reglerade föroreningar från fordon i allmänhet, har detsamma inte varit fallet för utsläpp av NOx från dieselmotorer och partiklar från bensinmotorer med direktinsprutning, som är monterade i vissa lätta fordon. Det behövs därför åtgärder för att rätta till denna situation.
- (4) Med utgångspunkt i egen forskning och extern information genomförde kommissionen en detaljerad analys av de förfaranden, provningar och krav för typgodkännande som fastställs i förordning (EG) nr 692/2008, och konstaterade att utsläppen från Euro 5- och Euro 6-fordon vid verklig körning på väg väsentligt överskrider de utsläpp som uppmätts under den föreskrivna nya europeiska körcykeln (NEDC), särskilt med avseende på NOx-utsläpp från dieselfordon.
- (5) Till följd av detta utarbetade kommissionen en ny metod för provning av fordonsutsläpp under verkliga körförhållanden: RDE-provningsförfarandet. RDE-provningsförfarandet infördes genom kommissionens förordningar (EU) 2016/427⁶ och (EU) 2016/646⁷, fördes sedan över till förordning (EU) 2017/1151 och förbättrades ytterligare genom kommissionens förordning (EU) 2017/1154⁸.
- (6) Genom förordning (EU) 2016/646⁹ infördes tidpunkter för tillämpningen av RDE-provningsförfarandet samt efterlevnadskriterier för utsläpp vid verklig körning. För ändamålet användes föroreningsspecifika överensstämmelsefaktorer i syfte att ta hänsyn till den statistiska och tekniska osäkerheten i de mätningar som gjorts med ombordsystemet för utsläppsmätning (PEMS).
- (7) Den 13 december 2018 meddelade tribunalen dom i de förenade målen T-339/16, T-352/16 och T-391/16¹⁰, som avsåg en talan om ogiltigförklaring av förordning (EU) 2016/646. Tribunalen ogiltigförklarade den del av förordning (EU) 2016/646 där de överensstämmelsefaktorer som används för att bedöma RDE-provningsresultatens överensstämmelse med utsläppsgränserna i förordning (EG) nr 715/2007 fastställs. Tribunalen ansåg att endast lagstiftaren själv kunde införa dessa

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 samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁶ Kommissionens förordning (EU) 2016/427 av den 10 mars 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁷ Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁸ Kommissionens förordning (EU) 2017/1154 av den 7 juni 2017 om ändring av förordning (EU) 2017/1151 om komplettering 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 samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning (EG) nr 692/2008 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 175, 7.7.2017, s. 708).

⁹ Kommissionens förordning (EU) 2016/646 av den 20 april 2016 om ändring av förordning (EG) nr 692/2008 vad gäller utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 6) (EUT L 109, 26.4.2016, s. 1).

¹⁰ Dom av den 13 december 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles och Ayuntamiento de Madrid mot kommissionen, T-339/16, T-352/16 och T-391/16, EU:T:2018:927.

överensstämmelsefaktorer, eftersom de berörde en väsentlig del av förordning (EG) nr 715/2007.

- (8) Tribunalen ifrågasatte inte den tekniska motiveringen till överensstämmelsefaktorerna. Därför är det, även med tanke på att det på det nuvarande tekniska utvecklingsstadiet fortfarande finns skillnader mellan utsläpp som uppmäts vid verklig körning och utsläpp som uppmäts i ett laboratorium, lämpligt att införa överensstämmelsefaktorerna i förordning (EG) nr 715/2007.
- (9) För att tillverkarna ska kunna uppfylla Euro 6-utsläppsgränserna i samband med RDE-provningsförfarandet bör efterlevnadskriterierna införas i två steg. I det första steget bör om tillverkaren så begär en tillfällig överensstämmelsefaktor gälla, men som ett andra steg bör endast den slutliga överensstämmelsefaktorn användas. Kommissionen bör löpande se över de slutliga överensstämmelsefaktorerna mot bakgrund av den tekniska utvecklingen.
- (10) Genom Lissabonfördraget gavs lagstiftaren möjlighet att till kommissionen delegera befogenheten att anta icke-lagstiftningsakter med allmän räckvidd som kompletterar eller ändrar vissa icke väsentliga delar av en lagstiftningsakt. De åtgärder som kan omfattas av delegering av befogenhet i enlighet med artikel 290.1 i EUF-fördraget överensstämmer i princip med dem som omfattas av det föreskrivande förfarandet med kontroll, som inrättades genom artikel 5a i rådets beslut 1999/468/EG¹¹. De bestämmelser i förordning (EG) nr 715/2007 som föreskriver tillämpning av det föreskrivande förfarandet med kontroll bör därför anpassas till artikel 290 i EUF-fördraget.
- (11) I syfte att bidra till att unionens luftkvalitetsmål uppnås och fordonsutsläppen minskas, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på de detaljerade reglerna för specifika förfaranden, provningar och krav för typgodkännande. Denna delegering bör även omfatta komplettering av förordning (EG) nr 715/2007 genom en översyn av sådana regler samt av de provningscykler som används för att mäta utsläpp, kraven för genomförandet av förbudet mot att använda manipulationsanordningar som försämrar effekten hos system för kontroll av utsläpp, nödvändiga åtgärder för genomförande av tillverkarens skyldighet att ge obegränsad och standardiserad tillgång till information om reparation och underhåll av fordon, samt antagande av en reviderad mätmetod för partiklar. Vidare bör delegeringen omfatta behörighet att ändra förordning (EG) nr 715/2007 i syfte att justera de slutliga överensstämmelsefaktorerna nedåt för att återspegla den tekniska utvecklingen av PEMS och justera gränsvärdena för partikelmassa och införa gränsvärden för partikelantal. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

¹¹ Rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (EGT L 184, 17.7.1999, s. 23).

- (12) För att säkerställa kontinuitet i genomförandet mot bakgrund av den tekniska utvecklingen bör föreskrivande förfaranden med kontroll som fortfarande pågår vid tidpunkten för denna förordnings ikraftträdande, men om vilka kommittéen redan har avgett sitt yttrande, avslutas i enlighet med artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (13) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av artikel 4.2 och 4.3 i förordning (EU) nr 715/2007 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹².
- (14) Eftersom målen för denna förordning, dvs. att fastställa regler för utsläpp från motorfordon för att bidra till att de grundläggande luftkvalitetsmålen uppnås, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna eftersom motorfordon med giltigt typgodkännande får marknadsföras över nationsgränserna, utan snarare, på grund av åtgärdens 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.
- (15) Förordning (EG) nr 715/2007 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

- (1) Artikel 2.2 ska ersättas med följande:
- ”2. På tillverkarens begäran får ett typgodkännande som har lämnats i enlighet med denna förordning utökas från att endast avse de fordon som avses i punkt 1 till att också avse fordon av kategorierna M₁, M₂, N₁ och N₂ enligt definitionen i bilaga II till direktiv 2007/46/EG vilka har en referensvikt på högst 2 840 kg och vilka uppfyller villkoren i denna förordning.”
- (2) I artikel 3 ska inledningsfrasen ersättas med följande:
- ”I denna förordning gäller följande definitioner:”
- (3) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 1 ska ersättas med följande:
- ”1. Tillverkarna ska visa att alla nya fordon som säljs, registreras eller tas i bruk inom gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning. Tillverkarna ska även visa att alla nya ersättande utsläppsbegränsande anordningar för vilka typgodkännande krävs som säljs eller tas i bruk inom gemenskapen är typgodkända i enlighet med denna förordning.
- Dessa skyldigheter omfattar de gränsvärden för utsläpp som anges i bilaga I. För att efterlevnaden av utsläppsgränsvärdena enligt Euro 6 i tabell 2 i bilaga I ska kunna fastställas ska de utsläppsgränsvärden som uppmätts under en giltig RDE-provning

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

delas med tillämplig överensstämmelsefaktor enligt tabell 2a i bilaga I. Resultatet ska ligga under de utsläppsgränsvärden enligt Euro 6 som anges i tabell 2 i den bilagan.”

(b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Med hjälp av genomförandeakter ska kommissionen fastställa de specifika förfaranden och krav som avses i punkterna 2 och 3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 15.2.”

(4) Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Tillverkaren ska utrusta fordonet på ett sådant sätt att komponenter som kan påverka utsläppen är utformade, konstruerade och monterade så att fordonet vid normal användning överensstämmer med denna förordning.”

(b) I punkt 3 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a för att komplettera punkterna 1 och 2 genom att fastställa särskilda krav och ta fram de specifika förfaranden, provningar och krav för typgodkännande som anges i denna punkt, med avseende på i synnerhet”

(5) I artikel 6.7 ska andra meningen ersättas med följande:

”Om sådan information vid denna tidpunkt ännu inte finns tillgänglig eller ännu inte överensstämmer med denna förordning, ska tillverkaren tillhandahålla den inom sex månader räknat från datumet för typgodkännandet.”

(6) Artikel 8 ska ersättas med följande:

”*Artikel 8*

Delegerade akter om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a för att komplettera artiklarna 6 och 7. I detta ingår att fastställa och uppdatera tekniska föreskrifter om hur OBD-information och information om reparation och underhåll av fordon ska tillhandahållas, varvid särskild uppmärksamhet ska ägnas åt små och medelstora företags speciella behov.”

(7) Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Med verkan från och med den 2 juli 2007 får de nationella myndigheterna inte, av skäl som hänför sig till fordonens utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra att på en tillverkares begäran meddela EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp, eller förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett nytt fordon, om fordonet uppfyller kraven i denna förordning, i synnerhet de gränsvärden för Euro 5 som anges i tabell 1 i bilaga I eller de gränsvärden för Euro 6 som anges i tabell 2 i bilaga I, med förbehåll för artikel 4.1 andra stycket.”

(b) Punkterna 4 och 5 ska ersättas med följande:

”4. Med verkan från och med den 1 september 2014, och från och med den 1 september 2015 när det gäller fordon av kategori N₁ klass II och III och kategori N₂ ska de nationella myndigheterna, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra att meddela EG-typgodkännande eller nationellt

typgodkännande för nya fordonstyper som inte uppfyller kraven i denna förordning, och i synnerhet de gränsvärden för Euro 6 som anges i tabell 2 i bilaga I.

Uppfyllandet av gränsvärdena för Euro 6 ska under alla giltiga RDE-provningar fastställas genom beaktande av den föroreningsspecifika överensstämmelsefaktorn i tabell 2a i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 andra stycket.

5. Med verkan från och med den 1 september 2015, och från och med den 1 september 2016 när det gäller fordon av kategori N₁ klass II och III och kategori N₂, ska de nationella myndigheterna, i fråga om nya fordon som inte uppfyller kraven i denna förordning, och i synnerhet de gränsvärden för Euro 6 som anges i tabell 2 i bilaga I, [”såsom fastställs i enlighet med punkt 4 andra stycket”] betrakta intyg om överensstämmelse som ogiltiga med avseende på tillämpningen av artikel 18 i direktiv 2007/46/EG, och ska, av skäl som hänför sig till utsläpp eller bränsleförbrukning, förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av dessa fordon.

Uppfyllandet av gränsvärdena för Euro 6 ska under alla giltiga RDE-provningar fastställas genom beaktande av den föroreningsspecifika överensstämmelsefaktorn i tabell 2a i bilaga I i enlighet med artikel 4.1 andra stycket.”

- (8) Artikel 11.1 ska ersättas med följande:

”1. När det gäller nya ersättande utsläppsbegränsande anordningar som är avsedda att monteras på fordon som godkänts med stöd av denna förordning ska de nationella myndigheterna förbjuda försäljning eller installation av dessa på ett fordon, om de inte är av en typ för vilken ett typgodkännande har meddelats i enlighet med denna förordning.”

- (9) I artikel 12.1 ska första stycket ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna får besluta om ekonomiska incitament som gäller för fordon i serieproduktion som överensstämmer med bestämmelserna i denna förordning.”

- (10) Artikel 14.2 och 14.3 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a i syfte att anta följande åtgärder baserat på resultaten från Uneces program för partikelmätning, som genomförs under ledning av världsforumet för harmonisering av föreskrifter för fordon, utan att sänka miljöskyddsnivån inom unionen:

- a) Ändring av denna förordning i syfte att se över de gränsvärden för partikelmassa och partikelantal som anges i bilaga I.
- b) Komplettering av denna förordning genom antagande av ett reviderat mätförfarande för partikelantal.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14a med avseende på

- a) komplettering av denna förordning i syfte att anpassa förfaranden, provningar och krav liksom de provningscykler som används för att mäta utsläpp, så att de i tillräcklig utsträckning återspeglar utsläppen under verklig körning,
- b) ändring av denna förordning i syfte att anpassa de föroreningsspecifika slutliga överensstämmelsefaktorer i tabell 2a i bilaga I till den tekniska utvecklingen.”

- (11) Följande artikel ska införas som artikel 14a:

”Artikel 14a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.3, 8, 14.2 och 14.3 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den [datum för ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 5.3, 8, 14.2 och 14.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 5.3, 8, 14.2 och 14.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”

(12) Artikel 15 ska ersättas med följande:

”*Artikel 15*

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 40.1 i direktiv 2007/46/EG. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”

(13) Bilaga I ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning ska inte påverka pågående förfaranden enligt artiklarna 5.3, 8, 14.2 och 14.3 i förordning (EG) nr 715/2007 där kommittén redan har yttrat sig i enlighet med artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

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

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande