



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller tillämpningen av Euro 5-steget
på typgodkännande av två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar**

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Med fordon av kategori L menas en rad olika lätta fordonstyper med två, tre eller fyra hjul, t.ex. motordrivna cyklar, två- och trehjuliga mopeder, två- och trehjuliga motorcyklar, motorcyklar med sidvagn och fyrehjuliga fordon (fyrehjulingar), såsom fyrehjulingar avsedda att framföras på väg, terrängfyrehjulingar och mopedbilar.

Typgodkännandekrav som sedan den 1 januari 2016 gäller för fordon av kategori L anges i förordning (EU) nr 168/2013 och dess fyra delegerade akter och genomförandeakter¹.

Kommissionen har på grundval av en heltäckande undersökning av miljökonsekvenserna² utarbetat en rapport till parlamentet och rådet, i enlighet med artikel 23.4 i förordning (EU) nr 168/2013. Rapportens slutsatser omfattar rekommendationer om förbättringar av förordning (EU) nr 168/2013 samt av kommissionens delegerade förordningar (EU) nr 44/2014 och (EU) nr 134/2014 om komplettering av förordning (EU) nr 168/2013. Rekommendationerna avspeglas i artikel 1.1 och 1.2 i den här förordningen, som innehåller förslag till ändringar av artiklarna 21 och 23 i förordning (EU) nr 168/2013.

Eftersom typgodkännandekraven i förordning (EU) nr 168/2013 redan är obligatoriskt tillämpliga sedan den 1 januari 2016 föreslås det att den här akten antas så snart som möjligt och, i motsats till de flesta typgodkännandeakter, inte föreskriver ett separat tillämpningsdatum.

Genom förordning (EU) nr 168/2013 begränsades kommissionens befogenhet att anta delegerade akter till en period på fem år som löper ut den 21 mars 2018. Eftersom det finns ett kontinuerligt behov av att uppdatera delar av rättsakterna om typgodkännande mot bakgrund av den tekniska utvecklingen eller införa andra ändringar i linje med befogenheten, ändras genom utkastet till förslaget även artikel 75.2 i förordning (EU) nr 168/2013 så att kommissionens befogenhet kan förlängas med ytterligare fem år med möjlighet till förlängning genom tyst medgivande.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrehjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52). Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 134/2014 av den 16 december 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller krav på miljöprestanda och framdrivningens prestanda och om ändring av bilaga V till förordningen (EUT L 53, 21.2.2014, s. 1).

Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 44/2014 av den 21 november 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller fordonskonstruktion och allmänna krav för typgodkännande av två- och trehjuliga fordon och fyrehjulingar (EUT L 25, 28.1.2014, s. 1).

Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 3/2014 av den 24 oktober 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller krav på fordons funktionssäkerhet för typgodkännande av två- eller trehjuliga fordon och fyrehjulingar (EUT L 7, 10.1.2014, s. 1).

² Rapport om studien *Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles*, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för denna rättsakt är densamma som för den rättsakt som ska ändras, dvs. artikel 114 i EUF-fördraget.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förordning (EU) nr 168/2013 innehåller kraven för EU-typgodkännande och bygger på principen om fullständig harmonisering. Därför är de ändringar som ska införas i kraven i den förordningen på grundval av resultatet av den heltäckande miljökonsekvensundersökningen det lämpligaste sättet att uppnå det mål om ett starkt miljöskydd som beskrivs i skäl 9 i förordning (EU) nr 168/2013.

- **Val av instrument**

Användningen av en förordning anses lämplig eftersom den ändrar den befintliga förordningen.

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

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

Med utgångspunkt i en heltäckande undersökning av miljökonsekvenserna har kommissionen överlämnat en rapport till Europaparlamentet och rådet i enlighet med kraven i artikel 23.4 och 23.5 i förordning (EU) nr 168/2013. I linje med slutsatserna i kommissionens rapport och i syfte att säkerställa korrekt tillämpning av bestämmelserna bör de punkter som har identifierats läggas till eller förtydligas med hjälp av ändringar.

Det övergripande resultatet av undersökningen visar tydligt att de gränsvärden, tidsfrister och krav som fastställs i förordningen är kostnadseffektiva och tekniskt genomförbara för alla fordon av kategori L.

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionens rapport innehåller flera rekommendationer om ändringar av förordning (EU) nr 168/2013. Rekommendationerna bygger på samråd med berörda parter under hela undersökningsperioden. Dessutom tillhandahölls lägesrapporter om undersökningen vid motorcykelarbetsgruppens möten med alla berörda parter och medlemsstaternas representanter vid mötena i maj, september och december 2016 och i mars och juni 2017.

I mars 2017 lade kommissionen fram en första version av dokumentet och fick återkoppling från berörda parter i branschen, godkännandemyndigheter, tekniska tjänster och arbetsmarknadens parter, som stöder det bifogade utkastet.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

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

- (1) Med utgångspunkt i kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om den heltäckande undersökningen av konsekvenserna av Euro 5-miljösteget för fordon av kategori L³ i enlighet med artikel 23.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013⁴ avseende Euro 5-utsläppssteget, 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) av steg II, vilket säkerställer övervakning och rapportering av fel och försämringar i det utsläppsbegränsande systemet, konstaterade kommissionen på grundval av den heltäckande undersökningen av miljökonsekvenserna 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 bör förväntas år 2025. Artikel 21 i förordning (EU) nr 168/2013 bör därför fastställa den tid som behövs för att säkerställa att kravet på OBD-steg II-system genomförs korrekt.
- (3) Det är nödvändigt att förtydliga undantaget för mopeder (kategorierna L1e och L2e) från kravet på OBD-steg II-system och att utöka undantaget till lätta fyrhjulingar (kategori L6e) och till underkategorierna enduomotorcyklar (L3e-AxE) och trialmotorcyklar (L3e-AxT).
- (4) Eftersom mopeder av fordonskategorierna L1e och L2e redan är undantagna från kravet på OBD-steg II-system bör fordon av kategori L6e som konstruerats och byggts

³ Rapport om studien *Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles*, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ 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).

kring mopedspecifikationer och tillverkas i relativt små volymer också undantas från detta krav.

- (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 kraven på OBD-steg II-system. Det undantaget bör därför utvidgas till att omfatta även enduro- och trialmotorcyklar.
- (6) I sin rapport till Europaparlamentet och rådet konstaterade kommissionen, på grundval av den heltäckande undersökningen av miljökonsekvenserna, 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. Metoden bör inte längre användas, och bör därför 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.
- (7) Den teknik som behövs för att uppfylla Euro 5-gränserna finns redan, men i sin rapport till Europaparlamentet och rådet konstaterade kommissionen, på grundval av den heltäckande undersökning av miljökonsekvenserna som genomförts i enlighet med artikel 23.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 avseende Euro 5-utsläppssteget, att datumet för tillämpning av Euro 5-utsläppsgränserna för vissa fordon av kategori L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT och L3e-AxE) kommer att behöva flyttas fram från 2020 till 2022, 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) 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 förtydligas.
- (9) Genom förordning (EU) nr 168/2013 gavs kommissionen befogenhet att anta delegerade akter under en period på fem år som löper 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 artikel 75.2 i den förordningen ändras så att delegeringen kan förlängas med ytterligare fem år med möjlighet till förlängning genom tyst medgivande.
- (10) 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.
- (11) 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.

(12) 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 av 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 antagits enligt punkt 8, och från och med tillämpningsdatumen i bilaga IV.
2. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.1 i bilaga IV ska fordon i (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 i (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 sätts igång om utsläppsgränserna i del B1 i bilaga VI överskrids. OBD-steg I-system för dessa (under)kategorier av fordon ska även rapportera om igångsättning av eventuella driftslägen som betydligt minskar motorns vridmoment.
4. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.3 i bilaga IV ska fordon i (under)kategorierna L3, 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 sätts igång om utsläppsgränserna i del B2 i bilaga VI överskrids. OBD-steg I-system för dessa (under)kategorier av fordon ska även rapportera om igångsättning av eventuella driftslägen som betydligt minskar motorns vridmoment.
5. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.4 i bilaga IV ska fordon i (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 utsläppsbegränsande 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 fordon i (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 utsläppsbegränsande 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 av kategori L3e-AxE och trialmotorcyklar av kategori L3e-AxT.
8. I syfte att harmonisera OBD-systemets rapportering av funktionssäkerhetsbrister eller fel i det utsläppsbegränsande systemet, och för att underlätta effektiv och

ändamålsenlig reparation av ett fordon, ska kommissionen ges befogenhet att i enlighet med artikel 75 anta delegerade akter med avseende på detaljerade tekniska krav för omborddiagnos när det gäller fordonskategorierna i del C1 i bilaga II (Krav på fordonskonstruktion och allmänna typgodkännandekrav) rad 11, inbegripet funktionella OBD-krav och provningsförfaranden för de områden som förtecknas i punkterna 1–7 i denna artikel och med avseende på 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 högsta hastighet på < 130 km/h och 3 500 km för fordon med en högsta hastighet på ≥ 130 km/h 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.”

(3) 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 tio 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.”

(4) Bilaga IV 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 Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande