



Bruxelles, den 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Den 13. december 2018 afsagde Retten en dom i de direkte søgsmål T-339/16 (Ville de Paris mod Kommissionen), T-352/16 (Ville de Bruxelles mod Kommissionen) og T-391/16 (Ayuntamiento de Madrid mod Kommissionen) mod Kommissionens forordning (EU) 2016/646 om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 for så vidt angår emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6)¹. Ved forordning (EU) 2016/646 blev der fastsat overensstemmelsesfaktorer, som blev anvendt til at vurdere køretøjets overensstemmelse med emissionsgrænserne, samtidig med at der blev udført en prøvning for emission ved faktisk kørsel (RDE). De anfægtede overensstemmelsesfaktorer blev anvendt til gradvis at reducere uoverensstemmelsen mellem de emissioner, der måles ved faktisk kørsel, og dem, der måles i et laboratorium.

Retten træffer ikke afgørelse om den tekniske nødvendighed af overensstemmelsesfaktorerne. Den finder, at forordning (EU) 2016/646 de facto ændrer den grænse på 80 mg/km, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 715/2007, ved at tillade et højere emissionsniveau ved emissionsprøvning ved faktisk kørsel end ved emissionsmåling under laboratorieforhold. Retten finder, at kun lovgiveren selv kunne have indført overensstemmelsesfaktorerne, da disse berører et væsentligt element i en retsakt (forordning (EF) nr. 715/2007²). Domstolen har derfor annulleret den del af forordning (EU) 2016/646, som fastsatte overensstemmelsesfaktorerne.

Der er tale om delvis annulation. RDE-prøvningsproceduren som fastlagt ved Kommissionens forordning (EU) 2016/427³ og yderligere ændret ved Kommissionens forordning (EU) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ og 2018/1832⁶ forbliver derfor i kraft og skal gennemføres i forbindelse med typegodkendelse.

¹ EUT L 109 af 26.4.2016, s. 1.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

³ Kommissionens forordning (EU) 2016/427 af 10. marts 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 82 af 31.3.2016, s. 1).

⁴ Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20. april 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 109 af 26.4.2016, s. 1).

⁵ Kommissionens forordning (EU) 2017/1154 af 7. juni 2017 om ændring af Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 692/2008 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF for så vidt angår emission ved faktisk kørsel fra lette personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 708).

⁶ Kommissionens forordning (EU) 2018/1832 af 5. november 2018 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 med henblik på forbedring af typegodkendelsesprøvnninger og -procedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer, herunder procedurer for køretøjers overensstemmelse

Behovet for at vedtage det foreliggende forslag er et direkte resultat af Rettens dom i de direkte søgsmål T-339/16, T-352/16 og T-391/16, og en hurtig vedtagelse heraf er afgørende for at undgå retsusikkerhed for de typegodkendelser, der allerede er meddelt efter den 1. september 2017, samt for de fremtidige typegodkendelser. Det er afgørende, at de økonomiske aktører har klarhed over de gældende regler så hurtigt som muligt og under alle omstændigheder, indtil dommen træder i kraft den 23. februar 2020. For at minimere risikoen for retsusikkerhed er fristen i artikel 3 fastsat til tre dage.

For at undgå retsusikkerhed med hensyn til de typegodkendelser, der allerede er udstedt efter den 1. september 2017, udsætter Retten annullationens virkning med højst 12 måneder (dvs. den 23. februar 2020) for at give Kommissionen tid til at efterkomme dommen.

I mellemtiden og for at undgå en urimelig byrde for de fabrikanter, der allerede har udformet deres køretøjer under hensyntagen til den tidligere vedtagne RDE-procedure, har Kommissionen besluttet at foreslå Europa-Parlamentet og Rådet at genindføre de tidligere vedtagne overensstemmelsesfaktorer.

Desuden foreslår Kommissionen, at lovgiveren giver Kommissionen beføjelser til årligt at nedjustere de overensstemmelsesfaktorer, som lovgiveren har fastsat, således at de afspejler fremskridtene med hensyn til nøjagtigheden af det bærbare måleudstyr. Dette vil give mulighed for gradvist at reducere emissionerne af nitrogenoxider (NO_x) under faktisk kørsel.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forordningerne om emissioner vedtages som en del af EU's ramme for typegodkendelse af biler, varevogne, lastbiler og busser. På hinanden følgende "Euronormer" er angivet med arabertal for lette køretøjer (personbiler og varevogne) og romertal for tunge køretøjer (lastbiler og busser). De seneste normer er Euro 6 for lette køretøjer og Euro VI for tunge køretøjer:

- Direktiv 2007/46/EF⁷ fastlægger en fælles retlig ramme for typegodkendelse af personbiler, varevogne, lastbiler og busser.
- I forordning (EF) nr. 715/2007 om Euro 5 og 6 fastsættes emissionsgrænserne for biler for regulerede forurenende stoffer, navnlig nitrogenoxider (NO_x, dvs. kombinerede emissioner af NO og NO₂) på 80 mg/km.
- Ved forordning (EF) nr. 692/2008 gennemføres og ændres forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.
- I forordning (EU) 2017/1151 (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) og 2018/1832 (emission ved faktisk kørsel 4) defineres de nye prøvningsprocedurer for typegodkendelse af køretøjer, og der åbnes for prøvning under faktiske forhold, herunder prøvning udført af uafhængige certificerede laboratorier.

efter ibrugtagning og emission ved faktisk kørsel og indførelse af udstyr til overvågning af forbruget af brændstof og elektrisk energi (EUT L 301 af 27.11.2018, s. 1).

⁷

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

- I forordning (EF) nr. 595/2009 fastsættes krav om, at nye tunge køretøjer og motorer hertil skal overholde de nye emissionsgrænseværdier, og der indføres yderligere krav om adgang til information.
- Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011 gennemfører og ændrer forordning (EF) nr. 595/2009 med hensyn til emissioner fra tunge køretøjer (Euro VI).

På hinanden følgende Euro-emissionsnormer har ført til meget betydelige fald i emissionerne af udstødningspartikler, både med hensyn til masse (PM) og antal (PN) og andre forurenende stoffer såsom kulbrinter (HC) og kulilte (CO). Imidlertid er NO_x-emissionerne — og især nitrogendioxid-emissioner (NO₂) — fra vejtransport ikke blevet reduceret så meget som forventet med indførelsen af Euronormer siden 1991. Dette skyldes, at emissionerne under "faktiske" kørselsforhold ofte er højere end de emissioner, der blev målt under typegodkendelsesprøvningen (især for dieselskøretøjer).

For at adressere høje emissioner fra personbiler ved kørsel på vej, hvor der i de seneste år er konstateret en betydelig uoverensstemmelse med laboratorieundersøgelserne, har Kommissionen udviklet RDE-prøvningsproceduren, som finder anvendelse fra den 1. september 2017. Ved denne prøvningsprocedure, som i højere grad afspejler de faktiske emissioner ved kørsel på vej og mindsker uoverensstemmelsen mellem emissioner målt ved faktisk kørsel og emissioner målt i et laboratorium, anvendes bærbare emissionsanalyser i køretøjet til at måle emissioner under en realistisk prøvning på vej.

RDE-proceduren supplerer den laboratoriebaserede procedure til kontrol af, at de emissionsniveauer for NO_x og partikelantal, der blev målt under laboratorieprøvningen, forbliver lave under faktiske kørselsforhold. Lette køretøjer, der er certificeret som "Euro 6d-TEMP" eller "Euro 6d" efter den seneste version af emissionsnormerne, certificeres ved RDE-emissionsprøvning.

Ud over en væsentlig ændring af prøvningsordningen vil Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer gøre det muligt at foretage en effektiv markedsovervågning af køretøjernes miljøpræstationer.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Luftkvaliteten i Europa er blevet forbedret i de seneste årtier takket være en fælles indsats fra EU og de nationale, regionale og lokale myndigheder. Der er bl.a. opnået nedbringelse af emissioner af luftforurenende stoffer siden 2000 på mellem 10 % og 70 %, afhængigt af det forurenende stof (og en nedbringelse på 42 % for NO_x). Disse nedbringelser er også baseret på en vellykket emissionsbegrænsning, som er opnået ved at integrere miljøbeskyttelseskrav i transportsektoren⁸.

Ikke desto mindre står byer i hele Den Europæiske Union fortsat over for alvorlige problemer med høje koncentrationer af udendørs nitrogendioxid (NO₂), idet vejtransport fortsat er den største bidragsyder til overskridelser af de grænseværdier, der blev fastsat i direktivet om luftkvaliteten og renere luft i Europa (direktiv 2008/50/EF), for at beskytte mod risici for menneskers sundhed og miljøet. I 2016 berettede 19 medlemsstater om overskridelser⁹, typisk i byområder, som skyldtes høje emissioner af NO_x (NO + NO₂) fra lokal trafik. NO_x-emissionerne fra dieslbiler og -varevogne, som kan være betydeligt højere under faktiske

⁸ Se: COM(2018) 330 Et Europa, der beskytter: Ren luft til alle.

⁹ Se: Miljøagenturet, 2019. Rapport om luftkvaliteten i Europa – 2018.
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

kørselsforhold end de forskriftsmæssige emissionsgrænser, der er målt i en laboratorieprøvningscyklus, bidrager kraftigt til dette¹⁰.

De obligatoriske emissionsgrænseværdier for NO_x for dieslbiler i EU er gradvist blevet sænket fra 500 mg/km i Euro 3 (der blev ikke fastsat nogen NO_x-grænser for Euro 1- og 2-dieslkøretøjer) til 80 mg/km i Euro 6¹¹. Der er imidlertid dokumentation for, at på trods af disse stadigt strengere NO_x-grænseværdier, som verificeres ved laboratoriebetingelser og ved en standardiseret prøvningscyklus, er de reelle NO_x-emissioner under faktiske kørselsforhold ikke faldet i samme omfang (Weiss et al. 2011).

I den forbindelse har Kommissionen udviklet proceduren for emissioner ved faktisk kørsel (RDE). Denne nye prøvningsprocedure er afgørende, når det handler om at begrænse de faktiske emissioner af NO_x fra dieslbiler. Den fandt først anvendelse på overvågningsformål fra begyndelsen af 2016 som supplement til laboratorieprøvningen og har fundet anvendelse på nye køretøjstyper fra den 1. september 2017. Den finder anvendelse på alle nye køretøjer fra den 1. september 2019.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

I overensstemmelse med anden lovgivning vedrørende typegodkendelse af motorkøretøjer er den påtænkte indsats baseret på artikel 114 i TEUF, som sikrer det indre markeds funktion.

En indsats på EU-plan er nødvendig på grund af behovet for at undgå, at der opstår hindringer for det indre marked, navnlig inden for bilindustrien, og på grund af luftforureningens grænseoverskridende karakter og klimaændringer. Selv om virkningerne af de vigtigste giftige luftforurenende stoffer er alvorligst tæt på kilden, er indvirkningerne på luftkvaliteten ikke begrænset til det lokale niveau, og grænseoverskridende forurening er et alvorligt miljøproblem, der ofte vanskeliggør nationale løsninger. Atmosfæremodeller viser, at den forurening, der udsendes i én medlemsstat, bidrager til forurening i andre medlemsstater. For at løse problemet med luftforurening er det nødvendigt med en samordnet indsats på EU-plan.

• Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, da det indeholder bestemmelser om den nødvendige juridiske ændring og samtidig ikke går videre, end hvad der er nødvendigt for dels at nå målene om reduktion af forurenende emissioner fra motorkøretøjer, dels at sikre retssikkerhed for køretøjsfabrikanterne. Forslaget sikrer de nødvendige retlige betingelser for i størst muligt omfang at opretholde lige konkurrencevilkår for fabrikanterne.

¹⁰ Vejtrafikken tegner sig for ca. 40 % af EU's nitrogenoxidemissioner. Af de samlede emissioner af nitrogenoxider fra trafikken kommer ca. 80 % fra dieseldrevne køretøjer.

¹¹ NO_x-grænseværdien i Euro 6 blev indført i 2007 og trådte i kraft for nye typer i september 2014 og for nye køretøjer i september 2015.

- **Valg af retsakt**

Anvendelsen af en forordning er hensigtsmæssig, fordi den ændrer en eksisterende forordning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Ikke relevant

- **Høringer af interesserede parter**

Kommissionen sendte et spørgeskema til de interesserede parter i bilindustrien, inden RDE-overensstemmelsesfaktorerne blev vedtaget. I spørgeskemaet blev der anmodet om tekniske oplysninger og data, som kunne danne grundlag for Kommissionens vurdering. Spørgsmålene fokuserede på følgende tre punkter:

- a) sammensætning af den nye dieselvognpark med hensyn til NO_x-reduktionsteknologier
- b) alle tilgængelige data om de aktuelle emissioner ved faktisk kørsel for disse køretøjer
- c) oplysninger om det generiske forbedringspotentialer i deres NO_x-emissionspræstationer.

Der blev modtaget fire besvarelser. Disse kom fra Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (ACEA), Association for Emissions Control by Catalyst (AECC), en sammenslutning af køretøjsfabrikanter (indgivet under forudsætning af anonymitet) og en større tier-1-leverandør (indgivet under forudsætning af anonymitet). Ingen individuelle køretøjsfabrikanter indsendte oplysninger på trods af skriftlige og flere mundtlige anmodninger i de relevante arbejdsgrupper. Af de fire modtagne svar var det kun svaret fra AECC og fra tier-1-leverandøren, der gav de relevante oplysninger og data. De resterende to viste sig at være af meget begrænset anvendelse i den givne kontekst.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Inden vedtagelsen af forordning (EU) 2016/646 gennemførte Kommissionens Fælles Forskningscenter (JRC) en metaundersøgelse af NO_x-emissionsdataene fra bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS) udført på Euro 6-dieselmotorer. Det resulterende datasæt omfattede 36 dieseldrevne køretøjer af forskellig type og 234 individuelle prøvecyklusser. Det var et omfattende og pålideligt datasæt, som viste, at middelniveauet for NO_x-emissioner for Euro 6-dieselmotorer ved kørsel på vej var ca. 4 (dvs. fire gange den lovgivningsmæssige NO_x-grænse).

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget kræver ikke nogen konsekvensanalyse. Dette initiativ ændrer blot det retlige instrument, hvorved de samme eksisterende overensstemmelsesfaktorer, som er nødvendige for den korrekte anvendelse af RDE-prøvningsproceduren, er fastsat, og tillægger Kommissionen beføjelser til yderligere at nedjustere overensstemmelsesfaktoren for at tilpasse den til den tekniske udvikling. Overensstemmelsesfaktorerne har ingen indvirkning på de eksisterende emissionsgrænser, der er fastsat i forordning (EF) nr. 715/2007, og som har

været genstand for en konsekvensanalyse på tidspunktet for vedtagelsen af forordning (EF) nr. 715/2007¹².

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Ikke relevant.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Ikke relevant.

¹² Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene — Bilag til Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner og om adgang til reparationsinformationer om køretøjer, om ændring af direktiv 72/306/EØF og direktiv.../EF — Konsekvensanalyse (KOM(2005) 683 endelig).

/* SEC/2005/1745 */

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114, og
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 Udvalg¹,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007² er en af flere særskilte retsakter, som vedrører typegodkendelsesproceduren som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF³.
- (2) I henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 skal nye lette køretøjer overholde visse emissionsgrænseværdier (Euronorm 5 og 6), og den fastsætter yderligere krav om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer. De specifikke tekniske bestemmelser, der er nødvendige for gennemførelsen af nævnte forordning, blev vedtaget ved Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008⁴ og efterfølgende ved Kommissionens forordning (EU) 2017/1151⁵.

¹ EUT C af , s. .

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

⁴ Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

⁵ Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med

- (3) Kravene til typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emission er gradvist blevet skærpet betydeligt gennem indførelsen af Euronormerne og den efterfølgende revision heraf. Mens køretøjer generelt har leveret betydelige emissionsreduktioner på tværs af de regulerede forurenende stoffer, var dette ikke tilfældet for NO_x-emissioner fra dieselmotorer eller partikler for motorer med direkte benzinindsprøjtning, navnlig i lette køretøjer. Der er derfor behov for en indsats for at rette op på denne situation.
- (4) Kommissionen foretog en detaljeret analyse af de procedurer, prøvninger og forskrifter vedrørende typegodkendelse, der er fastsat i forordning (EF) nr. 692/2008, på grundlag af egne undersøgelser og eksterne oplysninger og konstaterede, at de emissioner, der frembringes ved faktisk kørsel i trafikken med Euro 5- eller 6-køretøjer, væsentligt overstiger de emissioner, der er målt ved New European Driving Cycle (NEDC), navnlig med hensyn til NO_x-emissioner fra dieselskøretøjer.
- (5) Som følge heraf udviklede Kommissionen en ny metode til prøvning af køretøjers emissioner under faktiske kørselsforhold, nemlig prøvningsproceduren for emission ved faktisk kørsel (RDE). RDE-prøvningsproceduren blev indført ved Kommissionens forordning (EU) 2016/427⁶ og (EU) 2016/646⁷, efterfølgende overtaget i forordning (EU) 2017/1151 og yderligere forbedret ved Kommissionens forordning (EU) 2017/1154⁸.
- (6) Ved forordning (EU) 2016/646⁹ blev datoerne for anvendelse af RDE-prøvningsproceduren og overholdelseskriterierne for RDE indført. Til dette formål blev der anvendt forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktorer for at tage højde for den statistiske og tekniske usikkerhed ved de målinger, der blev foretaget ved hjælp af bærbare emissionsmålingssystemer (PEMS).
- (7) Den 13. december 2018 afsagde Retten dom i de forenede sager T-339/16, T-352/16 og T-391/16¹⁰ om et annullationssøgsmål vedrørende forordning (EU) 2016/646. Retten annullerede den del af forordning (EU) 2016/646, som fastsatte de

hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

⁶ Kommissionens forordning (EU) 2016/427 af 10. marts 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 82 af 31.3.2016, s. 1).

⁷ Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20. april 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 109 af 26.4.2016, s. 1).

⁸ Kommissionens forordning (EU) 2017/1154 af 7. juni 2017 om ændring af Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008, Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 692/2008 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF for så vidt angår emission ved faktisk kørsel fra lette personkøretøjer og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 708).

⁹ Kommissionens forordning (EU) 2016/646 af 20. april 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 692/2008 med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 6) (EUT L 109 af 26.4.2016, s. 1).

¹⁰ Dom af 13. december 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles og Ayuntamiento de Madrid mod Kommissionen, T-339/16, T-352/16 og T-391/16, EU:T:2018:927.

overensstemmelsesfaktorer, der lå til grund for vurderingen af, om RDE-prøvningsresultaterne var i overensstemmelse med emissionsgrænseværdierne i forordning (EF) nr. 715/2007. Retten fandt, at kun lovgiveren selv kunne indføre disse overensstemmelsesfaktorer, da de berørte et væsentligt element i forordning (EF) nr. 715/2007.

- (8) Retten rejste ikke tvivl om den tekniske begrundelse for overensstemmelsesfaktorerne. Derfor og i betragtning af at der på det nuværende stade af den teknologiske udvikling stadig er en uoverensstemmelse mellem emissioner målt ved faktisk kørsel og emissioner målt i et laboratorium, er det hensigtsmæssigt at indføre overensstemmelsesfaktorerne i forordning (EF) nr. 715/2007.
- (9) For at give fabrikanterne mulighed for at overholde emissionsgrænserne for Euro 6 i forbindelse med RDE-prøvningsproceduren, bør overensstemmelseskriterierne for RDE indføres i to trin. I det første trin bør der på fabrikantens anmodning anvendes en midlertidig overensstemmelsesfaktor, mens der som andet trin kun anvendes en endelig overensstemmelsesfaktor. Kommissionen bør løbende overvåge de endelige overensstemmelsesfaktorer i lyset af den tekniske udvikling.
- (10) Lissabontraktaten gav mulighed for, at lovgiveren kan delegerer beføjelser til Kommissionen til at vedtage almenlydige ikke-lovgivningsmæssige retsakter, der supplerer eller ændrer visse ikke-væsentlige bestemmelser i en lovgivningsmæssig retsakt. De foranstaltninger, der kan være omfattet af delegeringer af beføjelser som omhandlet i artikel 290, stk. 1, i TEUF, svarer i princippet til dem, der er omfattet af forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF¹¹. Det er derfor nødvendigt at tilpasse bestemmelserne i forordning (EF) nr. 715/2007, som foreskriver benyttelse af forskriftsproceduren med kontrol, til artikel 290 i TEUF.
- (11) For at bidrage til opfyldelsen af Unionens luftkvalitetsmålsætninger og reducere emissioner fra køretøjer bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) delegeres til Kommissionen for så vidt angår de detaljerede regler om de specifikke procedurer, prøvninger og krav vedrørende typegodkendelse. Denne delegering bør omfatte supplerende af forordning (EF) nr. 715/2007 ved hjælp af sådanne reviderede regler samt af de prøvningscykluser, der anvendes til emissionsmåling, kravene til gennemførelsen af forbuddet mod anvendelse af manipulationsanordninger, som mindsker emissionsbegrænsende systemers effektivitet, de foranstaltninger, der er nødvendige for gennemførelse af en fabrikants forpligtelse til at give ubegrænset og standardiseret adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, samt vedtagelse af en revideret metode til måling af partikler. Delegeringen bør endvidere omfatte ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 med henblik på at nedjustere de endelige overensstemmelsesfaktorer, så de afspejler de tekniske fremskridt vedrørende PEMS, og justere de grænseværdier, der er baseret på partikelmasse, og indføre grænseværdier baseret på partikelantal. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på

¹¹ Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen (EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23).

samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (12) For at sikre kontinuitet i gennemførelsen i lyset af den tekniske udvikling bør forskriftsprocedurer med kontrol, der endnu ikke er afsluttet på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden, men som udvalget allerede har afgivet sin udtalelse om, afsluttes i henhold til artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af artikel 4, stk. 2 og 3, i forordning (EU) nr. 715/2007 bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹².
- (14) Målene for denne forordning, nemlig at fastsætte regler for emissioner fra motorkøretøjer for at bidrage til at nå de grundlæggende luftkvalitetsmål, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da motorkøretøjer med en gyldig typegodkendelse kan markedsføres på tværs af nationale grænser, men kan på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor 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.
- (15) Forordning (EF) nr. 715/2007 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 715/2007 foretages følgende ændringer:

- 1) Artikel 2, stk. 2, affattes således:

"2. På fabrikantens anmodning kan typegodkendelse efter denne forordning udvides fra køretøjer i henhold til stk. 1 til køretøjer af klasse M₁, M₂, N₁ og N₂ som defineret i bilag II til direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på højst 2 840 kg, som opfylder de betingelser, der er fastsat i denne forordning. "

- 2) Artikel 3, indledningen, affattes således:

"I denne forordning forstås ved: "

- 3) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

- a) Stk. 1 affattes således:

"1. Fabrikanten skal påvise, at alle nye køretøjer, der sælges, registreres eller ibrugtages i Fællesskabet, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning. Fabrikanten skal også påvise, at alle nye udskiftede forureningsbegrænsende anordninger, som skal typegodkendes, og som sælges eller

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

tages i brug i Fællesskabet, er typegodkendt i overensstemmelse med denne forordning

Disse forpligtelser omfatter opfyldelse af de i bilag I fastsatte emissionsgrænser. Med henblik på at fastslå, om Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I, er overholdt, skal emissionsværdier, der er fastsat ved en gyldig emissionsprøvning ved faktisk kørsel (RDE), divideres med den gældende overensstemmelsesfaktor, jf. skema 2a i bilag I. Resultatet skal forblive under Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i samme bilag."

b) Stk. 4 affattes således:

"4. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter de specifikke procedurer og krav, der er omhandlet i stk. 2 og 3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 15, stk. 2. "

4) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Fabrikanten skal sikre, at de komponenter i køretøjet, der med sandsynlighed vil påvirke emissionen, er udformet, konstrueret og samlet, således at køretøjet ved normal brug er i overensstemmelse med denne forordning."

b) I stk. 3 affattes indledningen således:

"3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a med henblik på at supplere stk. 1 og 2 ved at fastsætte specifikke krav og udvikle de specifikke procedurer, prøvninger og krav, der gælder for typegodkendelse som fastsat i dette stykke, navnlig vedrørende:"

5) I artikel 6, stk. 7, affattes andet punktum således:

"Hvis sådanne informationer ikke foreligger eller ikke er i overensstemmelse med denne forordning på godkendelsestidspunktet, skal fabrikanten afgive dem senest seks måneder efter typegodkendelsesdatoen. "

6) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Delegerede retsakter om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 14a med henblik på at supplere artikel 6 og 7. Dette omfatter definitionen og opdateringen af de tekniske specifikationer for, hvordan OBD-systemer samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer skal stilles til rådighed, under særlig hensyntagen til SMV'ers specifikke behov."

7) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Med virkning fra den 2. juli 2007 må de nationale myndigheder, hvis en fabrikant anmoder herom, ikke med begrundelse i køretøjers emissioner eller brændstofforbrug nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til en ny køretøjstype, eller forbyde registrering, salg eller ibrugtagning af et nyt køretøj, såfremt det er i overensstemmelse med denne

forordning, navnlig med Euro 5-emissionsgrænserne i skema 1 i bilag I eller med Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I, jf. dog artikel 4, stk. 1, andet afsnit."

b) Stk. 4 og 5 affattes således:

"4. Med virkning fra den 1. september 2014 og, hvis der er tale om køretøjer i klasse N₁, gruppe II og III, og klasse N₂, fra den 1. september 2015, skal de nationale myndigheder med begrundelse i emissioner eller brændstofforbrug nægte at meddele EF-typegodkendelse eller national typegodkendelse til nye typer af køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, navnlig med Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I.

Overholdelsen af Euro 6-emissionsgrænserne skal under alle gyldige RDE-prøvninger bestemmes under hensyntagen til den forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktor, der er fastsat i skema 2a i bilag I i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, andet afsnit.

5. Med virkning fra den 1. september 2015 og, hvis der er tale om køretøjer i klasse N₁, gruppe II og III, og klasse N₂, fra den 1. september 2016, skal de nationale myndigheder for så vidt angår nye køretøjer, som ikke er i overensstemmelse med denne forordning, navnlig med Euro 6-emissionsgrænserne i skema 2 i bilag I, ["som bestemt i overensstemmelse med stk. 4, andet afsnit,"] anse typeattester for at være ugyldige i forbindelse med artikel 7, stk. 18, i direktiv 2007/46/EF og skal med begrundelse i emissioner eller brændstofforbrug forbyde registrering, salg og ibrugtagning af sådanne køretøjer.

Overholdelsen af Euro 6-emissionsgrænserne skal under alle gyldige RDE-prøvninger bestemmes under hensyntagen til den forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktor, der er fastsat i skema 2a i bilag I i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, andet afsnit."

8) Artikel 11, stk. 1, affattes således:

"1. For så vidt angår nye forureningsbegrænsende udskiftningsanordninger beregnet til montering på køretøjer, som er godkendt i henhold til denne forordning, skal de nationale myndigheder forbyde salg eller montering på køretøjer, hvis anordningerne ikke er omfattet af en typegodkendelse meddelt i overensstemmelse med denne forordning."

9) Artikel 12, stk. 1, første afsnit, affattes således:

"1. Medlemsstaterne kan indføre økonomiske incitamer til fordel for serieproducerede køretøjer, som er i overensstemmelse med denne forordning."

10) Artikel 14, stk. 2 og 3, affattes således:

"2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a med henblik på at vedtage følgende foranstaltninger baseret på resultaterne af FN/ECE's program om partikelmåling, som gennemføres i regi af Verdensforummet for harmonisering af køretøjsforskrifter, uden at sænke miljøbeskyttelsesniveauet i Unionen:

a) ændring af denne forordning med henblik på revision af grænseværdierne for partikelmasse og partikelantal i bilag I

b) supplerung af denne forordning gennem vedtagelse af en revideret metode til måling af partikelantal.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 14a:

a) supplerung af denne forordning med henblik på at tilpasse procedurer, prøvninger og krav samt de prøvningscyklusser, der anvendes til emissionsmåling, for på tilstrækkelig vis at afspejle emissioner ved faktisk kørsel

b) ændring af denne forordning med henblik på at tilpasse de forureningsspecifikke endelige overensstemmelsesfaktorer, der er anført i skema 2a i bilag I, til den tekniske udvikling."

11) Følgende indsættes som artikel 14a:

"Artikel 14a

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 2, artikel 8 og artikel 14, stk. 2 og 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den ... [ikrafttrædelsesdatoen]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 5, stk. 3, artikel 8 og artikel 14, stk. 2 og 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3, artikel 8 og artikel 14, stk. 2 og 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

12) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, i direktiv 2007/46/EF. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse."
- 13) Bilag I ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning berører ikke igangværende procedurer i henhold til artikel 5, stk. 3, artikel 8 og artikel 14, stk. 2, og 3, i forordning (EF) nr. 715/2007, hvor udvalget allerede har afgivet sin udtalelse i overensstemmelse med artikel 5a i afgørelse nr. 1999/468/EF.

Artikel 3

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand